DIE ENTWICKLUNG DES LUFTSCHIFFAHRT-RECHTES.

VON
FRITZ KRAHE.

Diss. Marburg
1926.

Die Entwicklung des Luftschiffahrtrechtes.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Hohen juristischen Fakultät
der Philipps-Universität Marburg

vorgelegt von

Fritz Krahe
Referendar beim Landgericht Aachen.

1926

Kunstanstalt und Buchdruckerei
Gebrüder Driessen, G. m. b. H., Aachen

*15981

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41554602_0013

Inhaltsübersicht.

Seite:

Schriftenverzeichnis ..... VI-VIII

Einleitung ..... 1 — 2

I. Das Recht des Staates am Luftraum ..... 3 — 7

II. Das Recht des Grundeigentümers am Luftraum ..... 8 —16

III. Die luftfahrtliche Haftpflicht

a) Die vertragliche Haftung in ihrer alten und neuen Gestalt 17—31

b) Die außervertragliche Haftung nach dem BGB. 31—32

Die Voraussetzungen des § 823 BGB.:

1. Widerrechtliches Tun oder relevantes Unterlassen... 32—34
Widerrechtlichkeits-Ausschließungsgründe ..... 34—38
2. Der Schaden ..... 38—39
3. Der Kausalzusammenhang ..... 39—45
4. Das Verschulden ..... 45—47

c) Entwicklung und Gestalt der Neufassung

1. Stellungnahme zu der Regelung durch das BGB. ... 47—54
2. Die Vorschläge für eine Änderung der Haftpflicht..... 54—55
3. Der Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes von 1914 ... 56—58
4. Das Luftverkehrsgesetz vom 1. 8. 1922 ..... 58—60

Schlußwort 61

Schriftenverzeichnis.

Andreae, Zur Haftpflicht des Luftfahrers im Entwurf des Luftverkehrsgesetzes. J. W. 1914 Nr. 6 S. 275—277.

Bielenberg, Die Freiheit des Luftraumes, Berlin 1911.

Bleck, Personen- und Postflugwesen als Staatsmonopol. D. J. Z. 1919 Nr. 11/12 S. 506—507.

Bodenheim, I. Das Privatrecht der Luftschiffahrt, Hannover 1910.
II. Zur Haftpflicht des Luftfahrers. D. J. Z. 1922 Nr. 13/14 S. 434—436.

Bovensiepen, Das neue Luftverkehrsrecht. Verkehrsrechtliche Rundschau II. Band Nr. 6 und 7 1922.

Bredow-Müller, Das Luftverkehrsgesetz vom 1. 8. 1922, Berlin 1922.

Brennwald, Die Haftpflicht für Automobilschaden, Berlin 1909.

Brückner, Die außervertragliche Haftung für die beim Betrieb der Luftschiffahrt angerichteten Schäden auf der Erde. Das Recht 1913 Nr. 21 S. 701—706.

Buhrbanck, Die privatrechtliche Haftung im Luftverkehr, Leipziger Diss. 1919.

Busch, Das Bürgerliche Gesetzbuch (mit besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts). 2. Band (Sachenrecht), Berlin und Leipzig 1923.

Daus, Die Luftschiffahrt in staats- und völkerrechtlicher Hinsicht, Erlanger Diss. 1908.

Eger, Das Reichs-Haftpflicht-Gesetz, VII. Auflage, Hannover 1912.

Erytropel, Das Recht am Luftraum, Göttinger Diss. 1898.

Fackeldey, Luftschiffahrt und Schadenshaftung, Erlanger Diss. 1915.

Fisser, Die Luftfahrt als Verkehrsmittel (Greifswalder staatswissenschaftliche Abhandlungen), Greifswald 1922.

Fleischmann, Grundgedanken eines Luftrechtes, München 1910.

Franke, Die Luftfahrt nach bürgerlichem Recht, Danz. Diss. 1911.

Fröchtling, Die Abwehrrechte des Grundeigentümers gegenüber sein Grundstück überfahrenden Luftschiffern in Beziehung zu der diesen obliegenden Schadensersatzpflicht, Leipziger Diss. 1913.

Göbel, Luftverkehrswesen. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 33. und 34. Lief. S. 439—445.

Greiff, Bürgerliches Gesetzbuch, Kom. 8. Aufl., Berlin 1916.

Grote, von, Beiträge zum Rechte der Luftfahrt, Leipziger Diss. 1907.

Grünwald, Luftschiffahrt und geltendes Recht, Das Recht 1907 Nr. 23 S. 1439—1441.

Haucke, Die zivilrechtliche Haftung des Luftfahrers de lege lata und de lege ferenda, Leipziger Diss. 1915.

Häntzschel, Luftraum und Grundeigentum. Leipziger Diss. 1912.

Hilsmann, Das Recht der Luftfahrt, Münsterer Diss. 1914.

Jurisch, Grundzüge des Luftrechts, Berlin 1897.

Kipp, Luftschiffahrt und Grundeigentum. J. W. 1908 S. 643—645.

Kohler, Luftfahrtrecht, Berlin 1912.

Kolb, Grenzen des Grundeigentums im Luftraum, Marburger Diss. 1913.

Krause, Aeroplan und Automobilgesetz. Das Recht 1910 Nr. 12 S. 442—443.

Lange, Grundeigentum und Luftschiffahrt, Erlanger Diss. 1913.

Linckelmann, Luftschiffahrt und Grundeigentum. J. W. 1909 Nr. 1 S. 8—9.

Lindemann, Die Haftung des Luftschiffers nach geltendem Reichsrecht, Erlanger Diss. 1914.

Lyncker, von, Das Recht der Luftschiffahrt in privatrechtlicher Beziehung auf Grund der heutigen Gesetzesquellen, Leipzigger Diss. 1909.

Matthiass, Luftrechtliche Fragen. D. J. Z. 1905 Nr. 9 S. 431—435.

Meili, I. Das Luftschiff, Zürich 1908.

II. Die Luft in ihrer Bedeutung für das modernste Verkehrs- und Transportrecht. Seuffert's Blätter für Rechtsanwendung 1909 Nr. 1 und 2.

III. Über die Fortbildung des Schadensersatzrechtes hinsichtlich der Schädigungen durch Luftschiffe und Flugmaschinen, Recht und Wirtschaft 1912, Heft 12 S. 386—388.

IV. Das Schadensersatzrecht hinsichtlich Schädigungen durch Luftschiffe und Flugmaschinen. D. J. Z. 1912 Nr. 16/17 S. 1053—1057.

Mendel, Luftschifflandung und Schadensersatzpflicht, Luftschiffahrt, Flugtechnik und Sport 1911 Nr. 1.

Meurer, Luftschiffahrtsrecht, München und Berlin 1909.

Meyer, Das Schadensersatzrecht der Luftfahrt nach geltendem Recht und de lege ferenda, Frankfurt 1913.

Neuberger, Die Haftpflicht des Luftfahrers, Recht und Wirtschaft 1914 Nr. 7 S. 182 ff.

Niemeyer, Empfiehlt sich eine Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechtes durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die verursacht werden durch die Verwendung von Flugmaschinen und Luftschiffen? Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages in Wien 1912, Band 2 (Gutachten).

Pattai, Referat über die Gutachten von Niemeyer und Sperl auf dem 31. Deutschen Juristentag. Verhandlungen des 31. D. Juristentages, Band 3, Berlin 1914.

Peuker, Luftschiffahrtsrecht, Leipziger Diss. 1910.

Rosenbaum, Der Vertrag von Versailles, Leipzig 1921.

Roter, Rechtsfragen bei der Landung des Luftschiffers, Bonner Diss. 1915.

Runkel, Die außervertragliche Haftung des Luftschiffers, Berlin 1913.

Schön, Grundzüge eines Luftrechtes, Leipziger Diss. 1909.

Schreiber, Die Haftpflicht im Luftverkehrsgesetz, Recht u. W. 1922 Nr. 11/12 S. 687—692.

Schroeder, I. Der Luftflug, Berlin 1911.

II. Die Haftpflicht im Luftflug und der Vorschlag zu einem Luftfluggrundgesetz, Berlin 1913.

Schütz, Das Recht des Grundeigentümers am Luftraum in Beziehung zur Luftschiffahrt, Leipziger Diss. 1910.

Schweitzer, Die rechtliche Natur des Luftraumes, Berlin 1920.

Sturm, Das Luftschiffahrtsrecht, Beiträge zur Erläuterung des Deutschen Rechts, 25 Jahrgang Heft 4 und 5.

Tauber, I. Über luftfahrtrechtliche Fragen, Berlin 1912.

II. Der Luftbeförderungsvertrag, J. W. 1921 Nr. 12 S. 665—667.

Traeger, Der Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht, 1904.

Urbach, Vom Luftrecht, Berlin 1917.

Wäsch, Der Schutz gegen Gefährdung durch Luftfahrzeuge, Erlanger Diss. 1915.

Warneyer, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 8. Lief. 3. Buch (Sachenrecht), Tübingen 1924.

Warschauer, Luftrecht. Eine rechtsphilosophische Studie, Kattowitz 1910.
Weitz, Die rechtliche Behandlung der Luftfahrzeuge mit Räderantrieb im Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes vom 8. Juli 1921, Das Recht 1922 Nr. 13/14 S. 109.
Zitelmann, I. Luftschiffahrtsrecht, Leipzig 1910.
II. Die Rechtsfragen der Luftfahrt, München u. Leipzig 1914.
Aero-Club von Deutschland: Gesetze betreffend die Luftfahrt. Band 1, 1919. Bd. 2, 1920; Bd. 3, 1921; Bd. 4, 1922, Berlin.
Annuaire de l'institut de droit international, Band 19, Paris 1092.
Das Autorecht, Berlin.
Beiträge zur Erläuterung des Deutschen Rechtes, Berlin.
Denkschrift des Deutschen Luftfahrerverbandes, April 1912.
Deutsche Juristen-Zeitung.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes, I. Drucksache des Reichstages, Berlin 1914.
Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes, II. Drucksache des Reichstages, Berlin 1921.
Handbuch des Kaiserlichen Aero-Clubs, Berlin 1918.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften.
Juristische Wochenschrift.
Kölnische Zeitung.
Luftschiffahrt, Flugtechnik und Sport.
Protokoll der vom 28. bis 30. Januar 1918 in Budapest stattgefundenen zwischenverbandlichen Tagung zur Vorbereitung eines einheitlichen Luftverkehrrechtes, Budapest 1918.
Das Recht.
Recht und Wirtschaft.
Reichsgesetzblatt.
Seuffert's Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten.
Seuffert's Blätter für Rechtsanwendung.
Verkehrsrechtliche Rundschau.

Abkürzungen.

BGB. = Bürgerliches Gesetzbuch.
DJZ. = Deutsche Juristen-Zeitung.
Gew.O. = Reichsgewerbeordnung vom 21.6.1869, Fassung vom 29.9.1901.
HGB. = Handelsgesetzbuch vom 10.5.1897.
JW. = Juristische Wochenschrift.
KFG. = Kraftfahrzeuggesetz vom 3.5.1909.
KZ. = Kölnische Zeitung.
LVG. = Luftverkehrsgesetz vom 1.8.1922.
OLG. = Rechtsprechung der Oberlandesgerichte.
RG. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
RGBl. = Reichsgesetzblatt.
R.u.W. = Recht und Wirtschaft.
RV. = Reichsverfassung vom 11.8.1919.
RVO. = Reichsversicherungsordnung vom 19.7.1911.
Str.GB. = Strafgesetzbuch vom 1.1.1871.
Vers.Fr. = Versailler Friedensvertrag vom 28.6.1919.
VR. = Verkehrsrechtliche Rundschau.

Einleitung.

Das Recht im objektiven Sinn sind die geltenden Rechtssätze, die, aus der Zeiterfahrung geboren, den Interessenausgleich im täglichen Leben erstreben. In der Zeit liegen und durch die Zeit werden die rechtlichen Anschauungen gebildet. Die Wandlungen, denen die juristische Betrachtungsweise im Laufe der Zeiten unterworfen ist, sind bestimmend für die Rechtsgestaltung in der Gesamtheit und im einzelnen. Deshalb ist der Entwicklungsgang eines Gesetzes maßgebend für die Einstellung den gegebenen Normen gegenüber, mit anderen Worten, für die erkennende juristische Durchdringung.

Die Entwicklung des Luftschiffahrtrechtes bis zu seiner Zusammenfassung im Luftverkehrsgesetz ist von besonderem Interesse einerseits, weil diese Materie grundsätzlich aus sich selbst heraus, aus dem Wesen ihrer eigenartigen Natur in den Hauptzügen aufgebaut werden mußte, anderseits ein Gebiet darstellt, welches die in der Neuzeit liegenden Erfolge der Technik mit den bestehenden Rechtsanschauungen in Einklang bringen soll.

Im Jahre 1914 lag dem Reichstag ein vom Bundesrat beschlossener Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes vor. Den Beratungen einer eingesetzten Kommission machte der Kriegsausbruch ein Ende. Nach dem Kriege erging im Jahre 1918 eine Verordnung betr. die vorläufige Regelung der Luftfahrt.[1]) Diese bildete die Grundlage für die ihr kurz nachfolgende Errichtung des Reichsluftamtes.[2]) Durch die Verordnung betr. die vorläufige Regelung des Luftfahrtrechtes [3]) wurde das Reichsluftamt befugt, von Fall zu Fall die Zulassung der Luftfahrt zu regeln. Bald wurde ein umfassendes Gesetz besonders aus zwischenstaatlichen Gründen durch die luftfahrtlichen Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages dringendes Erfordernis.[4]) Am 8. Juli 1921 wurde dem Reichstag der neue Entwurf eines Luftverkehrgesetzes in 29 Paragraphen durch den Reichsverkehrsminister Groener vorgelegt. Bemerkenswert ist, daß dieser Entwurf über den der Reichsgesetzgebung verfassungsmäßig gespannten Rahmen hinausging. In § 1 Abs. 2 wird nämlich die Geltung der Bestimmungen auf alle „für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte" erstreckt.[5]) Die

[1]) vom 26. 11. 1918, RGBl. S. 1337.
[2]) Erlaß vom 4. 12. 1918, RGBl. S. 1400.
[3]) vom 7. 12. 1918, RGBl. S. 1407.
[4]) Vers. Fr. Art. 198—202, Art. 313—320.
[5]) Dies war notwendig im Hinblick auf die Ballone, Drachen, Fallschirme und die technische Vervollkommnung der Segel- und Gleitflugzeuge.

Reichsverfassung vom 11. 8. 1919 hatte dem Reiche die Gesetzgebungsgewalt in Nummer 19 des Art. 7 nur über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Luft zugewiesen. Die Annahme des Entwurfs konnte demnach laut Art. 76 RV. nur erfolgen, wenn zwei Drittel der gesetzlichen Mitgliederzahl anwesend waren und wenigstens zwei Drittel der Anwesenden zustimmten. Diese vorgeschriebene verfassungsändernde Mehrheit wurde erreicht. Am 1. 8. 1922 erhielt der Entwurf nach mehrfachen teils sehr erheblichen Änderungen mit nunmehr 34 Paragraphen Gesetzesgeltung.

Das Luftverkehrsgesetz gliedert sich in drei Abschnitte: 1. Luftverkehr, 2. Haftpflicht, 3. Strafvorschriften und Schlußbestimmungen. Da vorliegende Arbeit in dieser Form nur die Hauptzüge der Rechtsbildung behandeln kann, ergibt sich eine Teilung in drei Hauptabschnitte. Vorerst ist zu untersuchen, auf welcher Grundlage der Staat die Gesetzgebungsgewalt über die Luftfahrt beanspruchen kann. Sodann wird die Stellung des Einzelnen diesem neuen Verkehrsmittel gegenüber erörtert. Das letzte und wichtigste Wort endlich gilt dem Luftfahrwesen in seiner Eigenschaft als ein die Menschen und ihr Eigentum gefährdendes Element und dem sich aus Schadenszufügungen bedingenden Maße der Haftpflicht.

I. Das Recht des Staates am Luftraum.

Die Rechtsverhältnisse und Rechtsfragen, die die Entwicklung des Luftfahrtverkehrs plötzlich aufwarf, stellten die Wissenschaft vor völliges Neuland. Man war sich nicht einmal klar darüber, ob und inwieweit die im Luftraum sich abspielenden Vorgänge überhaupt der Herrschaft des darunter liegenden Staatsgebietes unterworfen seien, oder ob der Luftraum gleich dem offenen Meere als vollkommen freies Gebiet angesehen werden müsse.

Diese Frage erheischte ihre Lösung, sobald die Luftfahrzeuge einen derartigen Grad von Vollkommenheit erreicht hatten, daß ihr Radius sich über die Grenzen des eignen Landes hinaus erstreckte.

Die Rechtswissenschaft hat zwei Haupttheorien über diesen Streitpunkt aufgestellt, die wir kurz als die Luftfreiheitstheorie und die Souveränitätstheorie bezeichnen wollen.

Der hervorragendste Verfechter der Lehre von der Freiheit des Luftraumes ist der Franzose Fauchille, der das viel zitierte Wort geprägt hat: „L'air est libre".[1]) Für ihn war besonders der Gesichtspunkt maßgebend, der Luftfahrt in ihrer Funktion als modernes Verkehrsmittel und demgemäß als einem Kulturfaktor weitestgehende Förderung angedeihen zu lassen. Wie das Meer für die Schiffe, so solle der Luftraum für die Luftfahrzeuge als natürliches Verkehrsgebiet betrachtet werden, und diese Zweckbestimmung dulde keine Einschränkung.

Fauchille hat jedoch den Einfluß des staatlichen Hoheitsrechtes weit überschätzt. Die Bejahung der Souveränität führt nicht dazu, den Luftraum dem in ihm sich abspielenden Verkehr zu entziehen, sondern es wird lediglich die Berechtigung des Staates anerkannt, Normen, die diesen Verkehr leiten sollen, festzusetzen.[2])

Meili [3]) erstrebt die Freierklärung der Luft und des Luftraumes, weil Analogie zur Freiheit des Meeres geboten sei. Zwei Berechtigungen seien allerdings zu berücksichtigen, das vernünftige Interesse des Grundeigentümers und das Interesse des Staates an seiner Erhaltung.

Vorschläge, diese Berechtigungen abzugrenzen, sind in der Literatur zahlreich gemacht worden, indem vor allem der Luftraum erst oberhalb einer bestimmten Grenze für frei erklärt werden soll. Die Höhenangaben hierzu schwanken zwischen 50 und 1500 m. Auch die Schußweite der Abwehrgeschütze und die Ausdehnung

---

[1]) Art. 7 des „Projet de Règlement sur le Régime Juridique Des Aérostats" im Annuaire de l'Institut de droit international XIX, 1902 S. 19—86.

[2]) so auch Bredow-Müller S. 33.

[3]) a. a. O. I. S. 46.

des Küstenmeeres ist als Maßstab herangezogen worden. Im Hinblick auf die heutige Vollkommenheit der Technik sind diese Absichten praktisch wertlos geworden.

Die Freiheit des Meeres auf den Luftraum anzuwenden, ist ein Gedanke, der, wirtschaftlich genommen, sehr für sich einnimmt. Aber die Verhältnisse der Seeschiffahrt lassen sich nicht mit denen des Luftverkehrs gleichsetzen. Der grundlegende Unterschied ergibt sich aus dem Gesichtspunkt, daß der Luftraum nicht unabhängig von der bewohnten Erdoberfläche gedacht werden kann, wie auch Einwirkungen aus der Luft aus größter Höhe möglich sind, vom Meere aus dagegen nur aus einer begrenzten Entfernung.

Bielenberg,[1]) der sich Warschauers These [2]) anschließt, spricht dem Luftraum die Eigentums- wie Souveränitätsfähigkeit ab. Praktisch sei auch die Respektierung unmöglich, ein Gedanke, der, wie vorhin erwähnt, heute nicht mehr zutrifft. Den Hauptwert legt Bielenberg auf das ethische Moment, aus dem sich die Sperrung eines Luftgebietes den anderen Staaten gegenüber verbiete. Dem ist die bisherige Erfahrung entgegenzuhalten, daß im internationalen Verkehr nur praktische Gesichtspunkte Geltung beanspruchen können.

Als Vertreter eines vermittelnden Standpunktes seien Schröder und Schweitzer erwähnt.

Schröder [3]) will drei Zonen anerkannt wissen, die privatrechtliche, in welcher der Grundeigentümer ein Verbotsrecht habe, die territoriale, die der Staatshoheit unterliege und darüber die freie offene Luft. Dieser Ansicht ist deshalb nicht beizupflichten, weil insbesondere die lenkbaren Luftschiffe zur Vermeidung von Gasverlust meist eine verhältnismäßig niedrige Höhe einzunehmen gezwungen sind.

Schweitzer [4]) spricht sich für eine Freierklärung des Luftraumes aus, die nur durch das Selbsterhaltungsrecht des einzelnen Staates eingeschränkt sein soll. Diese Theorie widerspricht sich durch ihren Nachsatz selbst. Das Selbsterhaltungsrecht ist es ja gerade, welches den einzelnen Staat veranlaßt, den Verkehr in seinem Luftgebiet durch Normen zu regeln. Wenn also Schweitzer ein Recht der Selbsterhaltung anerkennt, dann muß er auch dem Staate die Befugnis zuerkennen, die Luftfahrt in den gebotenen Grenzen zu beschränken, und damit kann von einer völligen Freiheit des Luftmeeres nicht mehr die Rede sein. Unter dem Gesichtspunkt der

[1]) a. a. O. S. 75.
[2]) a. a. O. S. 19.
[3]) a. a. O. I. S. 42—50.
[4]) a. a. O. S. 60.

Selbsterhaltung muß das Eindringen in den Luftraum der Grenzüberschreitung auf dem Erdboden gleichgeachtet werden und demgemäß der Staat berechtigt sein, auch in Friedenszeiten sein Luftgebiet, soweit es ihm notwendig erscheint, zu sperren.

Die weitaus meisten Stimmen im Schrifttum lehnen die Freiheit der Luft ab und treten für die Souveränitätstheorie ein.

Insbesondere Zitelmann [1]) und Meurer [2]) haben sich für eine unbedingte Souveränität des Staates hinsichtlich des über ihm liegenden Luftraumes erklärt. Zur Gewährleistung der Luftfahrtinteressen und der gegenseitigen Belange könne vorausgesetzt werden, daß die Staaten untereinander Abmachungen treffen.

Wenn Fleischmann [3]) von einem Gastrecht fremder Luftfahrzeuge spricht, das als selbständiges Recht neben der Lufthoheit des Staates bestehen soll, so weist schon Bielenberg [4]) mit Recht diese Auffassung als unhaltbar zurück, weil die Souveränität eines Staates so umfassend ist, daß sie keine rechtlichen Beschränkungen verträgt.

So erkennt auch Kohler [5]) räumlich uneingeschränkte Staatshoheit an, will aber ein Durchflugsrecht unter dem Vorbehalt, daß die fremden Luftfahrzeuge den gesetzlichen Bestimmungen des unterliegenden Staates unterworfen sind, gewahrt wissen.

Andere Vertreter [6]) begrenzen die Souveränität, indem sie den Einfluß des Staates im überliegenden Luftgebiet darauf abstellen wollen, in welchem Ausmaße dasselbe zu erreichen und zu beherrschen ist, wobei die Möglichkeit der Beherrschung genügen soll, da sie nötigenfalls geltend gemacht werden könne.

Das Recht des einzelnen Staates an dem über ihm befindlichen Luftraume ist eigentlich weniger eine Frage juristischer Deduktion, als vielmehr ein Ausfluß der Macht, die von der Nation verkörpert wird. Ob im einzelnen Fall die tatsächliche Möglichkeit vorhanden ist, ein unberechtigt über die Vertikalgrenze eindringendes Luftfahrzeug an seinem Weiterfluge zu hindern, ist insofern bedeutungslos, als ohne weiteres kein Staat die Lufthoheit seines Nachbarstaates antasten wird. Aus völkerrechtlichen Rücksichten erfordert das Interesse jedes Staates, Zwischenfälle zu vermeiden, die eine Gefahr diplomatischer und vielleicht kriegerischer Verwicklungen bedeuten. So hat sich aus der Praxis des Völkerrechtes von selbst

---

[1]) a. a. O. II S. 36.
[2]) a. a. O. S. 13.
[3]) a. a. O. S. 6 ff. und 16.
[4]) a. a. O. S. 54.
[5]) a. a. O. S. 24.
[6]) so z. B. Kolb S. 14.

der Grundsatz herausgeschält, daß jeder Staat das Hoheitsrecht anderer Staaten im Bereich des über dem Territorium liegenden Luftraumes anerkennt und demgemäß auch für sich ein unbeschränktes Herrschaftsrecht über das Luftgebiet innerhalb seiner Grenzen beansprucht.

Ein Niederschlag dieser Auffassung findet sich in den Artikeln 200, 312 und 314 des Friedensvertrages von Versailles, worin Deutschland ausdrücklich vorgeschrieben wird, was bei Anerkennung der Freiheit des Luftraumes nicht erforderlich gewesen wäre, auf seine Lufthoheit zu Gunsten der den alliierten und assoziierten Mächten angehörigen Luftfahrzeuge zu verzichten.

Eine klare Bestätigung der Souveränitätstheorie gibt das Pariser Abkommen betr. die internationale Luftfahrt vom 13. 10. 1919, welches am 11. 7. 1922 in Kraft getreten ist und in seinem Art. 1 ausdrücklich bestimmt:

„Die Vertragsstaaten erkennen an, daß jeder Staat vollkommene und ausschließliche Oberhoheit im Luftraum über seinem Gebiet und seinen Hoheitsgewässern hat".[1])

Im Ergebnis ist also jedenfalls praktisch das Hoheitsrecht des Staates an dem über ihm liegenden Luftgebiet, wenn es auch theoretisch nicht unbestritten ist, allgemein anerkannt. Den zwischenstaatlichen Verkehr durch Verträge zu regeln, ist im Interesse der Luftfahrt ein Bedürfnis, dem entsprochen werden wird. Frankreich hat in seinem Gesetzentwurf von 1921 schon eine diesbezügliche Bestimmung aufgenommen.[2]) Einen maßgeblichen Fortschritt in dieser Richtung stellt das Pariser Abkommen, welches bisher von 12 Staaten ratifiziert worden ist, in seinem Art. 2 Abs. 1 dar, der bestimmt:

„Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, in Friedenszeiten den Luftfahrzeugen der anderen vertragschließenden Staaten den unschädlichen Durchgangsverkehr über seinem Gebiet und seinen Hoheitsgewässern zu gestatten".[3])

In unserem neuen Luftverkehrsgesetz findet sich der Grundsatz der unbedingten Lufthoheit Deutschlands im § 2 ausgesprochen. Danach dürfen innerhalb Deutschlands Luftfahrzeuge nur verkehren, wenn sie in die Luftfahrzeugrolle eingetragen sind. Diese Eintragung setzt voraus, daß das Fahrzeug im ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen bezw. deutschen Gesellschaften steht.

---

[1]) vgl. Bredow-Müller S. 27.

[2]) mitgeteilt in Bredow-Müller S. 29: „Einheimische Luftfahrzeuge und solche, die nach zwischenstaatlicher Abmachung gleiche Rechte genießen, können über dem Staatsgebiet frei verkehren".

[3]) Bredow-Müller S. 27.

Es wird vielleicht demnächst ernsthaft in Erwägung kommen, ob nicht der Staat sogar der eignen Bevölkerung gegenüber den Luftraum ausschließlich für sich in Anspruch nimmt und das Flugwesen zu einem seiner Monopole macht. Ein Befürworter solcher Maßnahme, Bleck,[1]) bringt folgende Argumente: „Schon die Rücksicht auf die Staatskasse spricht für Einführung des Staatsmonopols. Wie Eisenbahnen und Post zu den Monopolen des Staates gehören, wird auch der Personen- und Postflugverkehr in den Staatsbetrieb zu übernehmen sein. Denn wollte man ihn Privatgesellschaften überlassen, würde sich trotz des Wettbewerbes durch die Aufsaugung der kleineren und weniger leistungsfähigen Gesellschaften eine private Monopolwirtschaft herausbilden, was schon wegen der Tarif- und Gebührenfrage nachteilig wäre; müßte sich doch die Allgemeinheit den von der Gesellschaft aufgestellten Gebührensätzen fügen."

Wie der besondere Abschnitt „Enteignung" des LVG. zeigt, ist die Übernahme in den Staatsbetrieb schon in Erwägung gezogen worden. Wie auf jedem Rechtsgebiet, welches nach der Revolution bearbeitet wurde, findet sich auch hier der sozialistische Einschlag. Näheren Aufschluß über diese Frage wird das laut § 16 LVG. in Aussicht genommene Reichsgesetz bringen.

[1]) a. a. O. S. 507.

II. Das Recht des Grundeigentümers am Luftraum.

Auch die eingehende, juristische Stellungnahme zu dem Problem, welche Rechte der Grundeigentümer gegenüber Durchkreuzungen des über seinem Grundstück befindlichen Luftraumes durch Flugfahrzeuge hat, blieb der jüngsten Wissenschaft vorbehalten. In früherer und frühester Zeit lag ein praktisches Bedürfnis, Rechte des Grundeigentümers am Luftgebiet wissenschaftlich zu erörtern und zu prüfen, kaum vor[1]). Dementsprechend findet sich im römischen Recht nur der allgemein gehaltene Grundsatz, daß der über einem Grundstück befindliche Luftraum der Benutzung Dritter entzogen ist, eine Negation, durch die, gleich welche rechtliche Bezeichnung gewählt wird, ein Recht des Grundeigners am Luftgebiet geschaffen ist.[2]) Hieran anschließend bildeten sich im gemeinen Recht drei Theorien.

Nach der herrschenden Auffassung stand der Luftraum seiner gasnzen Ausdehnung nach im Eigentum des Grundeigentümers.[3]) Eo fehlte allerdings nicht an Stimmen, die, wenn auch auf dem Boden dieser Theorie stehend, sie als zu weitgehend empfanden. So begrenzte Schütz mit Dernburg[4]) das Eigentum an der Luft durch die Möglichkeit menschlicher Herrschaft über sie. Gegen diese Meinung ist folgendes einzuwenden:

Das Eigentum ist ein rechtlich umfaßter Begriff, der seine Existenz aus sich selbst ableitet und nicht daran gebunden ist, ob die Machtsphäre des Eigentümers tatsächlich und nach außen wirksam hervortritt noch auch hervortreten kann. Der Besitz verkörpert ein Gewaltverhältnis und ist davon abhängig, dem Eigentum dagegen ist nur der innere rechtsgültige Zusammenhang wesentlich. Liegt dieser vor, so ist das Eigentum unantastbar, und Beschränkungen sind nur auf Grund von Vertrag oder Gesetz wirksam, nicht dagegen

---

[1]) In Frage kamen lediglich der Überbau und die Immissionen.

[2]) Die Digesten geben in drei Stellen darüber Aufschluß:
I. 21 § 2 D 43, 24: In opere novo tam soli quam coeli mensura facienda est (Pomponius).
I. 1 D 8, 2: Si intercedat solum publicum, vel via publica, neque itineris actusve, neque altius tollendi servitutes impedit; sed immittendi, protegendi, prohibendi, item fluminum et stillicidiorum servitutem impedit, quia caelum, quod supra id solum intercedit liberum esse debet (Paulus).
I. 22 § 4 D 43, 24: Si quis projectum aut stillicidium in sepulchrum immiserit, etiamsi ipsum monumentum non tangeret, recte cum eo agi, quod in sepulchro vi aut clam factum sit, quia sepulchri sit non solum is locus, qui recipiat humationem, sed omne etiam supra id caelum; eoque nomine etiam sepulchri violati agi posse (Venuleius).

[3]) vgl. Schütz § 3 S. 11—14.

[4]) Schütz S. 14.

aus dem bloßen Gesichtspunkt heraus, daß Dritte in das Eigentumsrecht eingreifen dürfen, weil dem Eigentümer die Möglichkeit fehlt, von ihm Gebrauch zu machen.

Die andere Erklärung erkennt das Eigentum am Luftraum nicht an und stellt die Befugnis der Benutzung des Luftgebietes als Ausfluß des Eigentums am Grundstück hin. Der Gebrauch des Eigentums erfordere die ausschließliche Verfügungsgewalt hinsichtlich des darüber liegenden Raumes. Diese Befugnis der Ausnutzung stelle sich daher nicht als ein selbständiger Begriff dar, sondern als aus dem Eigentum sich ergebende Ausübungsart.[1]) Erytropel hat für dieses Recht die Bezeichnung „eine dem Grundeigentum begrifflich immanente Befugnis" geprägt.[2])

Einen vermittelnden Standpunkt nimmt die dritte Theorie ein. Sie nennt es belanglos, ob man tatsächlich ein Eigentumsrecht am Luftraume konstruiere, oder wie überhaupt die Gebrauchsbefugnis genannt werde. Praktisch von Bedeutung sei lediglich, daß ein eigentumsähnliches Recht bestehe. Dieses Recht sei nicht unbeschränkt, sondern reiche nur soweit, wie ein tatsächliches Bedürfnis vorhanden sei.[3])

Diese Probleme wurden erst praktisch, als es sich am Ende des vorigen Jahrhunderts darum handelte, die mit der Einführung der Elektrizität und Luftschiffahrt aufgeworfenen Streitpunkte zu lösen und die Auswirkungen der Luftbeherrschung mit den rechtlichen Interessen des Erdbodens in Einklang zu bringen.[4])

Eine gewisse Benutzung des Luftraumes ist für den Grundeigentümer unerläßlich, denn die wirtschaftliche Verwertung seines Grundstückes ist durch die Zuführung von Luft, Licht, Wärme und Feuchtigkeit bedingt. Der § 905 des BGB. lautet dementsprechend:

„Das Recht des Eigentümers eines Grundstücks erstreckt sich auf den Raum über der Oberfläche und auf den Erdkörper unter der Oberfläche. Der Eigentümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat".

---

[1]) Schütz § 5 S. 17—18.
[2]) a. a. O. S. 52.
[3]) Schütz § 6 S. 18—20.
[4]) Erst seit dem Kriege 1870/71 fand die Freiballonfahrt größeres Interesse, angeregt durch die zahlreiche Verwendung von Ballons durch die Franzosen bei der Belagerung von Paris (vgl. Hilsmann S. 15). In Deutschland war bis zum Jahre 1905 der Freiballon das einzige Luftfahrzeug. 1906 begannen die Fahrten Zeppelins, 1909 die ersten von Erfolg gekrönten Versuche mit Flugzeugen (Entwurf I).

Diese Norm, luftfahrtrechtlich gewertet, bot einerseits keinen genügenden Anhaltspunkt, um ein freies, vom Willen des Grundeigners unabhängiges Flugrecht über sein Grundstück zu bilden, anderseits ergaben sich zahlreiche Meinungsverschiedenheiten, wie weit etwaige Verbietungsrechte auszudehnen seien.

Im Anschluß an die bis zum Inkrafttreten des BGB. herrschende Lehre, dem Grundeigentümer sei der über seinem Grundstück befindliche Luftraum zu eigen, wurde mehrfach in der Literatur § 905 BGB. der gleiche Sinn beigemessen und daraus Schlüsse bezüglich des Verbietungsrechtes gegenüber der Luftfahrt gezogen. Dieser Auslegung entsprechend wurde der zweite Satz des § 905 BGB. als eine allgemeine, gesetzliche Einschränkung des Eigentums am Luftraum angesehen.

Diese Auffassung widerspricht aber dem Wortlaut und dem Willen des Gesetzes. Es heißt ausdrücklich: „sein Recht erstreckt sich auf den Raum über der Oberfläche". Wenn hier der Eigentumsbegriff maßgebend sein sollte, hätte der Gesetzgeber dies zum Ausdruck gebracht, wie es z. B. in den §§ 946 und 964 BGB. geschehen ist. Allerdings entspringt dieses Recht auf den Luftraum insofern aus dem Eigentum am Grundstück, als es die wirtschaftliche Nutzung des Erdbezirkes bedingt; von dessen jeweiliger Verwertung ist die Befugnis abhängig. Soweit die Absicht des Eigentümers es in vernünftigen Grenzen erforderlich macht, erstrecken sich im Sinne des § 905 BGB. die Auswirkungen des Eigentums an der Bodenfläche in den überliegenden Luftraum. Es wird manchmal von Reflexrechten des Eigentums gesprochen. Dieser Begriff ist hier zutreffend und läßt sich auch mit dem durch den § 905 BGB. gegebenen Rahmen vereinbaren.

Der Satz 1 des § 905 BGB. sollte nur eine Einleitung, einen Übergang zu der begrenzten Festlegung des Grundeigentums und ihrer Auswirkungen, die in Satz 2 ausgesprochen ist, bilden. Diese Gesetzesbestimmung muß deshalb im ganzen aus dem Sinn ihres zweiten Satzes heraus beurteilt werden, so daß mit anderen Worten das Recht des Grundeigentümers sich so weit in den Luftraum hinein erstreckt, wie das Interesse reicht.

Dieses Interesse, welches der Grundeigentümer am Luftgebiete hat, liegt in der ungestörten Gebrauchsnutzung seines Grundstücks, so daß also abzuwägen ist, wie weit dieses Interesse geht, welche Grenzen gesetzt werden müssen, um die Beschränkungen der Benutzung des Luftraumes durch Dritte auf eine vernunftgemäße und ausgleichende Basis zu bringen.

Unzweifelhaft liegt in jedem Überfliegen eines Grundstücks durch Luftfahrzeuge für den Grundeigentümer eine Gefahrenquelle. Selbst bei dem Stande der heutigen Technik muß immer mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß ein Absturz erfolgt und somit eine mehr oder minder erhebliche Schädigung des Grundeigentums eintritt. Es fragt sich nun, ob das Interesse des Grundeigners schon die Ausschaltung dieser Schadensmöglichkeit fordern kann.

Für eine entschiedene Verneinung dieser Frage ist Meurer[1]): „Die bloße Möglichkeit, daß durch Auswurf und Absturz Schaden entsteht, ist kein Interesse im Sinne des BGB. § 905, gibt also dem Eigentümer noch kein Recht, die Luftfahrt über seinem Grundstück zu verbieten". Kurz und nicht befriedigend ist die Begründung zu dieser Ansicht, die sich in seiner Entgegnung zu Planck,[2]) der das Interesse des Grundeigentümers für den Fall bejaht, daß Ballast ausgeworfen und hierdurch das Grundstück beschädigt wird, findet. Meurer erwidert hier, daß solche Handlungen ein bestimmtes Grundstück nicht mit einer gewissen Regelmäßigkeit treffen. Man habe es vielmehr nur mit ausgesprochenen Notstandshandlungen zu tun.

Zugegeben, daß der Ballastabwurf meist durch Not geboten ist, wie will aber Meurer seinen Standpunkt gegenüber Abstürzen begründen? Die Beurteilung einer Schadenszufügung kann doch nicht davon abhängen, ob sich die Einwirkung mit einer gewissen Häufigkeit wiederholt und ob sie zugleich auch noch einen bestimmten Teil des Erdbodens dauernd in Mitleidenschaft zieht. Von der gleichen unrichtigen Auffassung befangen ist Buhrbanck.[3]) Er betont, die Gefahren, die den Grundeigentümer bedrohen, seien keine ständige Begleiterscheinung der Luftfahrt. Es kommt aber nicht darauf an, ob die Schadenszufügungen zu der Länge der Flugstrecken in einem durchschnittlich ungefähr bestimmten Verhältnis stehen, vielmehr, daß überhaupt mit Abstürzen gerechnet werden muß, ist wesentlich genug, um die Gefahren für den Erdboden als dauernd mit der Luftschiffahrt verbunden zu erachten. Die Gefährdung ist tatsächlich vorhanden und muß demnach als wichtiger Faktor des Grundstückschutzes eingesetzt werden. Oft genug, wie die Erfahrung beweist, setzt sich die Möglichkeit in den tatsächlichen Schadenseintritt um.

Zu dem gleichen Resultat wie Meurer kommt Zitelmann.[4]) Auch er lehnt die bloße Gefährdung als unzureichend ab. Zunächst

[1]) a. a. O. S. 15.
[2]) a. a. O. S. 15 Anm. 6.
[3]) a. a. O. S. 25.
[4]) a. a. O. I S. 32 und 35.

weist er darauf hin, daß der Grundeigentümer nur dann in seinem Interesse verletzt werde, wenn das Luftfahrzeug so nahe über dem Erdboden dahinfahre, daß unmittelbar eine Belästigung durch Propellergeräusch oder sogar Luftzug stattfinde. Zwar betont er anschließend selber, daß solche Fälle im Hinblick auf die Höhe, die durchweg eingehalten werde, wohl nur selten praktisch würden.

Immerhin hat das Reichsgericht sich bereits mit einem solchen Fall befassen müssen.[1]) Die angezogene Entscheidung beruhte auf folgendem Tatbestand:

Dem Landsitz des Klägers angrenzend lag ein Flugplatz, auf welchem Flugschüler ausgebildet wurden. Täglich überflogen Schüler in geringer Höhe das Eigentum des Klägers, wodurch eine besondere Lautstärke des Motorgeräusches verursacht wurde. Das Reichsgericht hat mit Recht auf Grund des sich bei einem Verkauf ergebenden Minderwertes des Landsitzes den Schadensersatzanspruch des Klägers für gerechtfertigt erklärt, „denn bei den hier festgestellten überaus starken Geräuschen, die in geringer Höhe über dem Grundstück verursacht wurden, lag das Interesse des Klägers an der Ausschließung dieser Einwirkungen auf der Hand".

Auf die in erster Instanz ebenfalls vorgebrachte Begründung des Klägers, die Bewohner des Landsitzes seien durch die stete Absturzgefahr beunruhigt, ist das Reichsgericht bedauerlicherweise infolge nachträglicher Änderung des Klageantrages nicht eingegangen. Gerade in diesem Falle wäre eine Beurteilung dieses Punktes wünschenswert gewesen, weil die Gefährdung durch Abstürze der Flugschüler bei ihrer mehr oder minder unvollständigen Ausbildung besonders groß war.

Im weiteren Verlaufe seiner Erörterungen nimmt Zitelmann zu den sonstigen Schadenszufügungen durch die Luftfahrzeuge folgende Stellung ein:[2])

Die Handlung müsse den Grundeigentümer durch ihre „eigenen unmittelbaren Folgen schädigen", also erst die bereits erfolgte Schädigung gibt nach ihm dem Eigentümer ein Interesse an der Ausschließung und damit das gesetzliche Verbotsrecht.

Dieser Auffassung ist deshalb nicht beizupflichten, weil sie gegen einen Rechtsgrundsatz verstößt. Die Rechtgebung hat nicht nur die Aufgabe, entstandene Schäden auszugleichen, sondern auch den Zweck zu verfolgen, künftigen Einwirkungen vorzubeugen. Satz 2 des § 905 BGB. ist im letzteren Sinne zu beurteilen. Es

[1]) RG. Bd. 97, S. 27.
[2]) a. a. O. S. 35.

widerspricht dem Rechtsgefühl, an den Grundeigentümer die Zumutung zu stellen, zunächst die Schädigung auf sich zu nehmen und dann erst sein Recht geltend machen zu können.

Weitere Stimmen in der Literatur[1]) betonen im Hinblick auf den Wortlaut des § 905 Satz 2 BGB., daß eine Verletzung des Gefährdungsinteresses nicht in Frage komme, weil die Luftfahrzeuge stets eine genügend große Höhe einnähmen. Es wird dabei übersehen, daß bei den Luftfahrzeugen die Gefährdung bezw. Nichtgefährdung auf Grund einer bestimmten Höhe über dem Grundstück nicht beurteilt werden kann. Da zur Zeit der Entstehung des BGB. ein Luftverkehr noch nicht in Frage kam, sollte allerdings die Steigerung der Höhe eine entsprechende Abschwächung des Interesses darstellen. Auf dem Gebiete der Luftfahrt ist im Gegenteil die eventuelle Schadenszufügung vergrößert. Je höher ein Grundstück überflogen wird, mit umso größerer Geschwindigkeit erreicht ein gelöster Teil oder das abstürzende Fahrzeug selber den Erdboden, umso umfangreicher ist demnach die zerstörende Kraft und mithin auch der angerichtete Schaden geworden.

Wenn wir nun aber tatsächlich auf Grund der Gefährdung ein Verbotsrecht des Grundeigentümers anerkennten, so würde ja „eine derartige Auffassung zur baldigen Lahmlegung der Luftfahrt führen", wendet Buhrbanck ein.[2]) Richtig ist, daß auf Grund eines derartigen Standpunktes Satz 2 des § 905 BGB. eine einschneidende Durchbrechung der Luftfreiheit darstellt. Anderseits darf aber das Gesetz nicht den jeweiligen Bedürfnissen entsprechend gewaltsam umgebogen oder gar nicht beachtet werden. Die Rechtswissenschaft soll von den aufgestellten Normen ausgehen, und wenn sich kein Weg findet, um den als wirtschaftlich wertvoll erkannten Fortschritten der Zivilisation rechtlich den Weg zu bahnen, so ist der Erlaß neuer Normen notwendig.[3]) Diese Erkenntnis lag umso näher, als bereits im Bergrecht durch das preußische Berggesetz vom 24. 6. 1865 der richtige Weg vorgezeichnet war.

Das muß auch Kohler entgegengehalten werden, wenn er meint[4]): „Gewisse Störungen muß sich der Eigentümer gefallen lassen, und er muß hierzu die Lizenz geben, wenn ein starkes Kulturbedürfnis die Einwirkungen notwendig macht. Damit ist Individualeigentum und Gesamtkultur versöhnt". Kohler will also einfach eines Kulturbedürfnisses halber die positive Vorschrift des § 905

[1]) so z. B. Meurer S. 15, Zitelmann S. 33, Schön S. 7, Bodenheim S. 9.
[2]) a. a. O. S. 25.
[3]) so auch Sturm S. 526 als Verfechter des „Nichtgefährdungsprinzips" und Warschauer S. 31.
[4]) a. a. O. S. 10.

BGB. übergehen. Eine solche Rechtsprechung würde bald jedes Vertrauen verloren haben.

Das Gesetz hat dem Grundeigentümer den überliegenden Luftraum in seiner ganzen Unbegrenztheit unter der Voraussetzung eines vorliegenden Interesses zur Wahrung seiner Reflexrechte aus dem Eigentum am Grundstück zur Verfügung gestellt. Das Interesse ist nicht etwa nur objektiv gegeben durch die Wertnutzung des Grundstücks, sondern es umschließt auch jedes subjektive, persönliche Moment, aus welchem der Grundeigner die Ausschließung von Einwirkungen beurteilt.[1]) Sogar zukünftige Interessen sollen durch § 905 BGB. geschützt werden, hat das Reichsgericht gesagt.[2])

Die aus der Luft drohende Gefährdung greift in das objektive wie subjektive Interesse des Grundeigentümers ein. Nicht allein, daß die wirtschaftliche Verwertung seiner Bodenfläche urplötzlich für längere Zeit durch die zerstörende Gewalt eines Absturzes unterbrochen werden kann, der Eigentümer hat auch ein Recht darauf, nicht nur in sondern auch auf seinem Eigentum gegen Leibes- und Lebensgefahr geschützt zu werden. Daß die Gefährdung in ihrem Ausmaß stets gleichbleibend und in ihrer Dauer ständig vorherrsche, ist nicht erforderlich. Aus dem § 905 BGB. kann nur der Sinn hergeleitet werden, daß die Ausübung der Luftfahrt das Interesse des Grundeigentümers verletzt. Damit hat das Verbotsrecht seit der Einführung des BGB. bis zum Inkrafttreten des Luftverkehrgesetzes bestanden.

An diesem Standpunkt ist festzuhalten, mag auch fast das gesamte Schrifttum das Vorliegen eines Interesses verneint haben. Der bisher herrschenden Auslegung folgend wäre also nur der Unterlassungsanspruch aus § 1004 BGB., der sich nur gegen den richtet, durch den bereits eine Beeinträchtigung erfolgt ist, und von dem weitere zu erwarten sind, in Frage gekommen. Dieser Anspruch war deshalb nur in den seltenen Fällen anwendbar, in welchen ein Grundstück in der Nähe eines Flugplatzes mit einer gewissen Regelmäßigkeit überflogen wurde. Der Gesichtspunkt, die Entwicklung des Luftverkehrs nicht rechtlich zu hemmen, hat die Literatur davon abgehalten, dem § 905 BGB. die ihm in dieser Frage eigentlich zukommende Bedeutung zu geben.

Aber auch in der Judikatur ist das Verbotsrecht nicht anerkannt worden. Das Reichsgericht sprach sich wie folgt aus[3]): „Zwar erstreckt sich das Recht des Eigentümers nach § 905 Satz 1 BGB.

[1]) so auch Häntzschel S. 47.
[2]) RG. Bd. 59, S. 117 ff.
[3]) RG. Bd. 100, S. 73.

auch auf den Raum über der Oberfläche seines Grundstücks. Aber wenn Flugzeuge die höhere Luftschicht, in die die schutzwürdige und schutzbedürftige Interessensphäre des Eigentümers nicht hinaufreicht, bloß durchfliegen, so erleidet das überflogene Grundstück keine Beeinträchtigung und keine unzulässige Einwirkung im Sinne der §§ 1004, 905 Satz 2 BGB."

Aus dieser Auffassung des Schrifttums und der Rechtsprechung erklärt sich das vergebliche Suchen nach einem Anhalt dafür, daß ein Grundeigentümer unter Berufung auf § 905 Satz 2 BGB. sein Verbotsrecht geltend gemacht hat. Dazu hat ja wohl auch die Meinung des Einzelnen beigetragen, gerade ihn werde ein Unfall wohl nicht treffen.

Wenn dieses theoretische Verbotsrecht in größerem Umfange geltend gemacht worden wäre, dann hätte der Gesetzgeber die Benutzung des Luftraumes wahrscheinlich schon früher für frei erklärt. Es bestand kein Zweifel daß die Beherrschung des Luftgebietes in einem zukünftigen Kriege eine maßgebende Rolle spielen würde. Im Interesse der Landesverteidigung lag es daher, den Versuchen und Erprobungen weitestgehende Unterstützung zu gewähren. Daraus hätte sich zwangsläufig ergeben, daß Überlandflüge gestattet werden mußten.

Um dem Luftverkehr eine gesicherte Grundlage seiner Entwicklung zu schaffen, war es jedenfalls ein unbedingtes Erfordernis, die Freiheit des Luftraumes in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise auszusprechen.

Bisher wurde die Ausdehnungsfähigkeit der Luftfahrt durch das Interesse des Grundeigentümers begrenzt. Nunmehr sollte, wie schon aus dem Entwurf von 1914, wenn auch an diesem Orte das Prinzip der Luftfreiheit im Anschluß an die herrschende Meinung nicht ausdrücklich aufgestellt wurde,[1]) das Recht des Grundeigners dem Interesse der Allgemeinheit nachstehen als ein Ausfluß des Grundsatzes: „Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich Dienst sein für das gemeine Beste".[2])

Im Sinne dieser Auffassung bestimmt § 1 des Luftverkehrsgesetzes:

„Die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und die zu seiner Ausführung erlassenen Anordnungen beschränkt ist".

---

[1]) vgl. Begründung I S. 11.
[2]) RV. Art. 153, Abs. 3.

Die amtliche Begründung sagt hierzu[1]): „Das Recht zur freien Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist die grundlegende Vorbedingung jeden Luftverkehrs. Seine Verweisung auf besondere Verkehrswege ist technisch unmöglich, seine Einschränkung etwa auf die Benutzung des Luftraumes über den sonstigen Verkehrsstraßen würde auch für die Allgemeinheit das Gegenteil von Sicherung bedeuten".

[1]) a. a. O. II S. 9.

III. Die luftfahrtliche Haftpflicht.

a) Die vertragliche Haftung in ihrer alten und neuen Gestalt.

Mit dem Hervortreten der Luftschiffahrt als Verkehrsfaktor verband sich naturnotwendig die Erscheinung einer neuen Gefahrenquelle. Wie das Kraftfahrzeug auf der Landstraße, die Eisenbahn auf ihrem Schienenwege die körperliche Integrität der Menschen wie auch die sachliche Unversehrtheit des Eigentums auf Grund der ihnen anhaftenden Gefahren nicht unangetastet lassen können, einen prozentual erheblichen Teil der Unfälle verursachen, so hat sich in der Luft das Luftfahrzeug als ein nicht minder schadenerregendes Moment verwirklicht. Die anfänglich gemachten Erfahrungen deuteten sogar darauf hin, daß diesem neuen Kulturfortschritt eine Gefährlichkeit beizulegen wäre, die in dieser Beziehung weit über die bisherigen Verkehrsmittel und sonstigen gefährlichen Betriebe hinausragte. So ergab sich beispielsweise für die Jahre 1906/7, wenn die unternommenen Luftfahrten im Verhältnis zu dem Verkehr der Automobile im Deutschen Reich auf entsprechende Flugdauer erhöht werden, ein Prozentsatz von 1 zu 85 zu Ungunsten der Luftschiffahrt.[1]) Gegenüber der Eisenbahn war hinsichtlich der Durchschnittssterblichkeit je Fahrt ein Verhältnis von 1 zu 2000 festzustellen.[2]) Die Ursache der Unfälle lag in überwiegendem Maße an den unvermeidbaren Betriebsgefahren.

Diese Statistiken geben natürlich für heute keinen Maßstab mehr. Abgesehen davon, daß ihre Ermittlungen sich nur auf die Freiballonfahrt beziehen, muß auch die damalige Zeit unter dem Gesichtspunkt der flugtechnischen Anfangsentwicklung betrachtet werden. Insbesondere war den Flugzeugen in ihrer damaligen Unvollkommenheit jede Verkehrssicherheit abzusprechen; betrug doch bis zum Jahre 1912 die Unfallhäufigkeit bei den Fliegern rund 30 Prozent,[3]) also jeder dritte Flieger erlitt innerhalb eines Jahres einen mehr oder weniger schweren Unfall. Die technische Vervollkommnung, die hauptsächlich durch den Weltkrieg der Luftfahrt zugute kam, hat eine erhebliche Abnahme der luftfahrtlichen Gefahren gebracht. Aber selbst heute noch, nachdem die Flugzeuge eine ungeahnte Betriebssicherheit erlangt haben, nachdem die Luftschiffe Ozeane zu überqueren in der Lage sind, bleibt

[1]) vgl. Hilsmann S. 81.
[2]) Hilsmann S. 82.
[3]) Hilsmann S. 86.

noch eine Unfallhäufigkeit, die relativ bedeutend höher ist als die irgend eines anderen Betriebes.

Es kommt hinzu, daß ursprünglich die überwiegende Mehrzahl der Unfälle sich auf Flugplätzen abspielte und dementsprechend nur den Flieger selbst traf, während die Außenwelt nicht in Mitleidenschaft gezogen wurde. Heute dagegen dient der Flugplatz nur noch dem Abflug und der Landung, der Hauptteil des Betriebes ist über bewohnte und bebaute Gegenden verlegt. So zieht heute ein Absturz fast durchweg Schäden nach sich, die neben den Fliegern auch Gut und Blut dritter unbeteiligter Personen treffen.

Durch diese Gefahrmomente der neueren Luftschiffahrt wurde die Frage der Haftpflicht für die verursachten Schadenszufügungen das umstrittenste Gebiet des neu zu bildenden Luftfahrtrechtes. Nach dem das BGB. beherrschenden Verschuldensprinzip haftet der Luftfahrer nur dann, wenn der Geschädigte den Beweis eines vorsätzlichen oder fahrlässigen Verschuldens erbringt. Die Ergebnisse der vom BGB. ausgehenden Gerichtspraxis beunruhigten und erregten die Öffentlichkeit in steigendem Maße. Einer solchen Rechtsprechung wurde Recht und Billigkeit schroff abgestritten. Hinzu kam, daß dem Interesse, das der Luftfahrt entgegengebracht wurde, entsprechend die Zeitungen jedes einzelne Unglück hervorhoben und besprachen. So ist auch die Auswirkung des Unfalles von Echterdingen, wo durch den Anker des sich infolge einer Böe losreißenden Luftschiffs ein Zuschauer schwer verletzt wurde, begreiflich. Das Reichsgericht[1]) hatte eine Schadensersatzpflicht des Grafen Zeppelin verneint, weil ein Verschulden nicht nachzuweisen und das Maß der anzuwendenden Sorgfalt beobachtet worden war. Der Volksmeinung gab Pattai bitter ironisch Ausdruck, wenn er schrieb, „dem Verletzten seien mit der Sorgfalt eines ordentlichen Hausvaters die Beine abgefahren worden".

Das Urteil des Reichsgerichts entsprach durchaus der durch das BGB. gebotenen Sachlage, denn ein Verschulden konnte auch nicht im geringsten als vorliegend erachtet werden. Wie schon vorher wurden vornehmlich auf diese Entscheidung sich beziehend im Schrifttum die Fragen aufgeworfen: Ist die Luftfahrt nicht an sich ein solch gefährlicher Betrieb, daß ihr Gebrauch schon ein Verschulden darstellt? Muß nicht aus den Betriebsgefahren, denen die Mehrzahl der Unglücke zuzuschreiben ist, gehaftet werden? Warum muß ein Verletzter das Verschulden des Luftfahrers beweisen, wenn ihm dieser Beweis fast immer unmöglich ist? Müssen

[1]) RG. Bd. 78 S. 171 ff.

die Passagiere nicht auch besonders geschützt werden? Es wurde somit ein Komplex von Streitfragen erneut zur Diskussion gestellt, deren Lösung einerseits im Interesse der öffentlichen Meinung erfolgen mußte, anderseits der Rechtswissenschaft Probleme hinwarf, die, solange der Gesetzgeber nicht eine umfassende Neuregelung traf, im Anschluß an das BGB. nicht befriedigend gelöst werden konnte. Es gab zwar mehrfache Versuche in der Literatur, aus den bestehenden Gesetzesvorschriften eine verschärfte Haftung der Luftfahrt zu konstruieren, die überwiegende Mehrzahl der Schriftstellen jedoch hielt diese Versuche mit Recht für unhaltbar und forderte nachdrücklich den Erlaß eines neuen Gesetzes. Eine schnellere Entwicklung zu der abschließenden Regelung des Luftfahrtrechtes wurde leider dadurch aufgehalten, daß außergerichtlich die meisten Schadenszufügungen durch Vergleich gesühnt wurden. Es ergab sich nämlich aus einer Umfrage an die Landgerichte, die anläßlich des 31. Deutschen Juristentages in Wien im Jahre 1912 vorgenommen wurde,[1]) daß im ganzen Deutschen Reich nur acht Verfahren anhängig waren, eine Zahl, zu der die Unfälle in gewiß weit mehrfachem Verhältnis standen. Auch der Weltkrieg hat eine zurückhaltende Wirkung geübt, denn die vorgenommenen Luftfahrten im Inland waren beschränkt auf die Erprobung von Neukonstruktionen und die Ausbildung von Führern.

Die Fortbildung und Entwicklung der luftfahrtlichen Haftfrage ist demnach sehr langwierig gewesen, umso interessanter aber für den Juristen, dem die Fülle der aufgeworfenen Anregungen und Vorschläge neue bedeutsame Perspektiven zur Beurteilung des Rechtslebens unserer Zeit eröffnet.

Wenn nunmehr die Entwicklung der Haftpflicht in ihren einzelnen Zügen Gegenstand der Erörterung sein soll, so empfiehlt sich eine getrennte Behandlung der vertraglichen und der außervertraglichen Haftung. Die Verträge, die der Fahrzeughalter abschließt, unterstehen auch heute noch, von einigen Ausnahmen abgesehen, der Regelung durch das BGB., während die außerkontraktliche Einstellung dritten unbeteiligten Personen gegenüber grundlegend umgestaltet worden ist. Auch in jetziger Zeit, nachdem ein Luftverkehrsgesetz Tatsache geworden ist, kann noch prinzipiell dem Ausspruch Meili's aus dem Jahre 1908 zugestimmt werden: „Was die vertraglichen Rechte und Pflichten, die aus der Luftschiffahrt hervorgehen, anbetrifft, so enthalten die Gesetzbücher

[1]) vgl. Neuberger S. 183.

Bestimmungen, die auch für das Luftschiffrecht passen und ohne jede Künstelei darauf angewandt werden können".[1])

Begrifflich sei vorausgeschickt, daß im Betriebe der Luftfahrt zwischen Halter und Führer eines Luftfahrzeuges unterschieden wird. Diese Benennungen hat das Luftverkehrsgesetz dem Kraftfahrzeuggesetz entlehnt. Das RG. hat sich dahin ausgesprochen, daß unter Halter die Person verstanden wird, die das Fahrzeug „für eigne Rechnung in Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solch Gebrauch voraussetzt".[2]) Im einzelnen Fall wird sich aus diesen Merkmalen ergeben, wer als Halter anzusehen ist und dementsprechend für die Ersatzpflicht in Betracht kommt.[3]) Führer ist, „wer unter eigner Verantwortung das Luftfahrzeug leitet".[4]) Für die Luftschiffe und heutigen Großflugzeuge mag für den Begriff des Führers die Person des Kapitäns aus dem Seerecht herangezogen werden und danach das Kennzeichen der Befehlsgewalt maßgebend sein.

Der Halter des Luftfahrzeuges schließt Verträge ab mit seinen Angestellten, worunter z. B. Führer, Monteure, Landungsmannschaften fallen, mit Versendern von Gütern und mit den sich dem Fahrzeug anvertrauenden Passagieren.

Das Vertragsverhältnis des Halters zu seinen Angestellten unterliegt den Vorschriften über den Dienstvertrag (§§ 611 ff. BGB.). Bei Schadenszufügungen kommt für diese im Betrieb Beschäftigten § 618 BGB. zur Anwendung. Zugleich muß § 618 BGB. als Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. angesehen werden.[5]) Wenn also eine Handlung des Halters ohne Rücksicht auf die vertragsmäßig übernommenen Pflichten rechtswidrig ist, konkurriert die Vertrags- mit der Deliktsklage.

Grundsätzlich mußte demnach dem Halter ein Verschulden zur Last fallen, um ihn seinen Angestellten gegenüber ersatzpflichtig zu machen. Der Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes vom Jahre 1914 beließ es bei dieser Regelung. Die Haftpflicht des Halters wurde in § 16 demjenigen Verletzten gegenüber aufgehoben, der „zur Zeit des Unfalls bei dem Betrieb des Fahrzeugs tätig war". In der Literatur findet sich hiergegen kein Widerspruch; sie billigte demnach diesen Rechtszustand. Nichtsdestoweniger erstreckt das Luftverkehrsgesetz die Haftpflicht des Fahrzeughalters, die nach

---

[1]) a. a. O. I S. 30.
[2]) RG. Bd. 93 S. 223.
[3]) in heutiger Zeit meist die großen Luftreedereien.
[4]) so Bredow-Müller S. 105.
[5]) OLG. Bd. 20 S. 279.

§ 19 ebenda keinerlei Verschulden voraussetzt und alle Fälle höherer Gewalt wie unabwendbarer Ereignisse umfaßt, auch auf Unfälle und Sachschäden, welche das eigene Personal[1]) des Unternehmers erleidet. Dem Vorbilde des Entwurfs von 1914 ist nämlich keine Folge dahin gegeben worden, daß die Ersatzpflicht gegenüber solchen Personen ausgeschlossen sein soll, die die besondere Gefahr freiwillig übernommen haben. Die amtliche Begründung sagt hierzu[2]): „Wenn die Luftfahrt sich in den allgemeinen Verkehr hineinstellt, dann müssen, ebenso wie im Eisenbahnverkehr, auch diejenigen gegen die besonderen Gefahren des Luftverkehrs geschützt werden, die sich des Luftfahrzeuges bedienen oder ihm dienen".

Die Haftung für Sachschäden dem Personal gegenüber ist ohne weiteres gegeben und wird nur begrenzt durch die Höchsthaftsummen des § 23 LVG. oder mitwirkendes Verschulden des Verletzten.

Dagegen wird die Haftung für Körperschäden des Personals in weitem Umfang durch die Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung eingeschränkt. Die Körperschäden werden fast ausschließlich durch Unfälle beim Luftfahrtbetriebe entstehen; es kommen daher hier im allgemeinen nur die Bestimmungen über Unfall- und Krankenversicherung in Betracht, letztere deshalb, weil bei Betriebsunfällen die Fürsorge für die Verletzten während der ersten 13 Wochen den Krankenkassen obliegt.

Zunächst ist festzustellen, in welchem Umfang das Luftfahrtpersonal nach der Reichsversicherungsordnung versichert ist.

Hinsichtlich der Betriebsunfälle ist der Luftfahrtbetrieb nach § 537 Abs. 1 Nr. 7 RVO. in seinem gesamten Umfange einschließlich etwaiger Nebenbetriebe (§ 539 RVO.) versicherungspflichtig. Die Versicherung erstreckt sich auf das gesamte bei der Luftfahrt tätige Personal, auf die Angestellten ohne Verdienstgrenze.

Auch die Krankenversicherung erfaßt das gesamte gegen Entgelt tätige Personal, die Angestellten in gehobener Stellung allerdings nur bis zu einer Gehaltshöchstgrenze von jetzt 2700 RMk. jährlich.

Der Versicherungsschutz gegen Betriebsunfälle ist durchweg stets gegeben, weil mitwirkendes Verschulden des Verletzten die Unfallentschädigung niemals ausschließt.

---

[1]) Mit Bezug auf die folgenden Ausführungen sei darauf hingewiesen, daß an diesem Ort unter den Begriff Personal alle im Betrieb Beschäftigten fallen, während unter Angestellten nur die höhere Dienste Leistenden zu verstehen sind.

[2]) S. 15.

Besteht aber dieser Versicherungsschutz, dann entfällt für Körperschäden des Personals die Haftung des Fahrzeughalters aus § 19 LVG., denn § 898 RVO. bestimmt:

„Der Unternehmer (§ 633 RVO.) ist Versicherten und deren Hinterbliebenen (§§ 588—594 RVO.), auch wenn sie keinen Anspruch auf Rente haben, nach andern gesetzlichen Vorschriften zum Ersatz des Schadens, den ein Unfall der in den §§ 544, 546 RVO. bezeichneten Art verursacht hat, nur dann verpflichtet, wenn strafgerichtlich festgestellt worden ist, daß er den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat. Dann beschränkt sich die Verbindlichkeit des Unternehmers auf den Betrag, um den sie die Entschädigung aus der Unfallversicherung übersteigt".

Der Verletzte muß sich also mit der Entschädigung nach der RVO. begnügen; für die ersten 13 Wochen sorgt für ihn seine Krankenkasse, oder aber, wenn er nicht gegen Krankheit versichert ist,[1]) würde nach § 577 RVO. der Unternehmer die Krankenhilfe im Umfang der Leistung gewähren, die sonst die Krankenkasse zu leisten hätte.

Die Haftung des Fahrzeughalters aus § 19 LVG. entfällt auch gegenüber Krankenkasse und Berufsgenossenschaft nach § 903 RVO., es sei denn, daß dem Halter ein vorsätzliches oder fahrlässiges Verschulden unter Nichtanwendung der Berufssorgfalt strafrechtlich nachweisbar ist.

Die Haftung für Körperschäden des Personals ist somit im großen und ganzen durch die Versicherung nach der RVO. beseitigt. Es ergibt sich also, daß die Festlegung der Haftpflicht dem Personal gegenüber überhaupt, denn die Sachbeschädigungen kommen ihrer Seltenheit und geringen Umfanges halber nicht in Betracht, zwecklos ist und daher, um Unklarheiten zu vermeiden, beseitigt werden muß.

Nach Schreiber[2]) sollen sich die Luftreedereien gegen „eine so sachwidrige Bestimmung" schützen, indem sie von ihrem Personal einen formularmäßigen Verzicht verlangen. Wie sich gezeigt hat, liegt dieser Ansicht eine völlige Verkennung der Sachlage zugrunde, denn die geringfügigen Sachschäden spielen keine Rolle, und im übrigen wäre dies ein Verzicht auf Rechte, die nicht vorhanden sind.

Der Transport von Gütern unterliegt den Bestimmungen des Werkvertrags (§§ 631 ff. BGB.). Für die Schadensersatzpflicht des

---

[1]) z. B. als Angestellter mit über 2700 Mk. Jahresverdienst oder bei vorübergehender Beschäftigung, wenn zur Aushilfe jemand für eine einmalige Fahrt angenommen wird.

[2]) a. a. O. S. 690.

Halters bei Verlust oder Beschädigung der Sachen kommen die §§ 635, 636 BGB. in Anwendung. Eine Heranziehung der Vorschriften über das Frachtgeschäft des Handelsgesetzbuches liegt nahe, ist jedoch nicht zulässig, da § 425 HGB. nur von einer Güterbeförderung „zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern" spricht. Selbst wenn der Fahrzeughalter die Beförderung gewerbsmäßig betreiben sollte, könnte aus diesem Grunde das handelsrechtliche Vertragsverhältnis nicht in Frage kommen.

Seiner schon oben erwähnten prinzipiellen Auffassung entsprechend hatte der Entwurf von 1914 die Ersatzpflicht aufgehoben, falls „die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde".[1]) Das Gesetz enthält keine derartige Bestimmung, beläßt es auch hier bei der unumschränkten Ersatzpflicht des Halters, die in dieser Hinsicht als viel zu weitgehend angesehen werden muß. Hier wäre ein Entlastungsbeweis am Platze gewesen, von dem aber bei der Haftung den Fahrgästen gegenüber erst näher die Rede sein soll.

Das für die Luftfahrt in ihrer Bestimmung als Verkehrsmittel wichtigste Gebiet der Schuldverhältnisse sind die Verträge mit den Passagieren. Die Mitnahme von Personen durch die Eisenbahn ist im Handelsgesetzbuch und in der Eisenbahnverkehrsordnung normiert. Der Transport durch Luftfahrzeuge hatte aber keine eigene rechtliche Regelung. Die Luftbeförderungsverträge waren daher juristisch nur den Werkvertragsbestimmungen des BGB. (§§ 631 ff.) unterworfen.

Nach den §§ 276 und 278 BGB. hat der Halter als Vertragsgegner Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten. Wann die Haftung im Rahmen des § 278 eintritt, muß nach dem einzelnen Fall beurteilt werden. Nur für solche Umstände ist in letzterer Hinsicht der Halter verantwortlich, die unvermeidlich Bestandteile der Erfüllungshandlung sind. Beispielsweise wird er einen Streik der Monteure und dadurch verursachte Nichtbereitstellung eines Luftfahrzeuges zur Beförderung von Fahrgästen nicht zu vertreten brauchen. Die Montagearbeiten an einer Maschine vor dem Abflug sind bloße Vorbereitungshandlungen für die Erfüllung des Vertrages und bedeuten noch nicht die Erfüllungshandlung selber im Sinne von § 278 BGB. Deshalb sind die Monteure in diesem Beispiel noch keine Erfüllungsgehilfen.

Es sei nunmehr auf die Fälle eingegangen, die eine außervertragliche Haftung des Halters den Passagieren gegenüber nach dem BGB. bedingen. Liegt Verschulden im juristisch-technischen

[1]) vgl. § 16.

Sinne vor, so haftet er aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung. Die Haftpflicht geht weiter als die vertragsmäßige, weil nach § 847 BGB. bei Körper- oder Gesundheitsschäden auch der immaterielle Schaden durch Geldleistung ersetzt werden muß. Zuweilen ist auch die Vertragshaftung auf eine solche Ersatzleistung ausgedehnt worden. Derartige Abmachungen sind jedoch als mit Unrecht getroffen anzusehen.[1]) Wenn ein Angestellter außerkontraktlich den Fahrgästen Schaden zufügt bei seinen Verrichtungen, so haftet der Halter als Geschäftsherr nach § 831 BGB. für präsumtives eignes Verschulden mit Exkulpationsmöglichkeit. Ist der Schaden vorbedacht durch eine Notstandshandlung verursacht worden, so kommt § 904 BGB. zur Anwendung.

Wie schon oben erwähnt, wurden diese Bestimmungen des BGB. als durchaus genügend in der Literatur angesehen. So sprach sich noch im Jahre 1918 der deutsche Vertreter Mayer auf der in Budapest stattfindenden zwischenverbandlichen Tagung zur Vorbereitung eines einheitlichen Luftverkehrrechtes dahin aus: „Die Frage — ob die Schadensersatzregelung genüge — ist m. E. für alle die Fälle zu bejahen, in denen Beschädigungen der an der Luftfahrt beteiligten Personen selbst in Frage kommen; denn für sie besteht weder ein Beweisnotstand, noch erscheint es erforderlich, für sie die materiellen Voraussetzungen, an die das heutige Recht seinen Schadensersatzanspruch knüpft, zu erleichtern.[2]) In der Beweismöglichkeit irrt aber Mayer sehr, denn auch die Mitfahrenden werden in den seltensten Fällen, wie später näher erörtert wird, die Voraussetzungen einer Haftung gemäß dem BGB. erbringen können.

Der einzige Punkt, der im Schrifttum eine eingehendere Stellungnahme hervorgerufen hat, ist der Fall, daß der Führer des Luftfahrzeuges Gepäck der Fahrgäste in Notlage über Bord wirft. Es darf allerdings nicht verkannt werden, daß dieser Streitfrage auch aus rein praktischen Gründen eine nur mehr historische Bedeutung zukommt, denn die Vornahme dieser Notstandshandlung war und ist in der Hauptsache nur bei Freiballonfahrten gegeben und dürfte bei Flugzeugen, die schwerer als die Luft sind, und bei Luftschiffen nur äußerst selten in Frage kommen.

§ 904 Abs. 1 bestimmt: „Der Eigentümer einer Sache ist nicht berechtigt, die Einwirkung eines anderen auf die Sache zu verbieten, wenn die Einwirkung zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr

[1]) vgl. RG. Bd. 65 S. 21.
[2]) Protokoll S. 294.

notwendig und der drohende Schaden gegenüber dem aus der Einwirkung dem Eigentümer entstehenden Schaden unverhältnismäßig groß ist". Danach ist eine durch Notabwurf herbeigeführte Vernichtung von Sachen nicht rechtswidrig. Abs. 2 legt eine Ersatzpflicht fest, denn: „Der Eigentümer kann Ersatz des ihm entstehenden Schadens verlangen". Der Fahrgast hat also einen Ersatzanspruch, der unabhängig ist von einem Verschulden, da er sich gegen solche Maßnahmen nicht wehren kann. Das Gesetz hat nun nicht bestimmt, gegen wen dieser Schadensersatzanspruch sich richtet, und es haben sich deshalb die verschiedensten Auslegungen gebildet.

Erklärt der Fahrgast sein Einverständnis zu dem Auswurf, so entfällt der Ersatzanspruch. Bemerkt sei nur, daß der Luftfahrer, falls er die Gefahr, welche den Notstand bewirkte, verschuldet hat, trotz der Einwilligung haftet.

Bodenheim[1]) verneint die Anwendbarkeit des zweiten Absatzes von § 904 BGB. in jedem Falle, da der Notauswurf zur Rettung des Geschädigten diene. Daher liege zum mindesten Geschäftsführung ohne Auftrag (§ 677 BGB.) vor. Der Auswerfende handele so, „wie das Interesse des Geschäftsherrn mit Rücksicht auf dessen mutmaßlichen Willen es erfordert". Die Sachlage sei die gleiche, wenn der Mitfahrer nicht einsichtig genug sei, das Abwerfen seines Eigentums zu gestatten, denn nach § 679 BGB. komme ein der Geschäftsführung entgegenstehender Wille nicht in Betracht, wenn eine Pflicht, die in öffentlichem Interesse erfüllt werden muß, ohne Vornahme der Handlung nicht rechtzeitig erfüllt werden würde.

Buhrbanck[2]) und Haucke[3]) sehen die Berechtigung zum Abwurf fremden Passagiergutes auch ohne Zustimmung als Inhalt des Werkvertrages, weil dieser zur ordnungsmäßigen Beförderung verpflichte. Im Rahmen und Ausübung dieser Verpflichtung sei enthalten, daß der Luftschiffer in der Not Gepäck der Fahrgäste über Bord werfen könne; deshalb sei er nicht haftbar. Das überwiegende Interesse, das auch in § 228 BGB. betont werde, sei vorherrschend, denn der Führer rette das Leben und die Gesundheit der Passagiere. Haucke schließt sich dieser Ansicht an: „Ihm — dem Luftschiffer — aus seiner Pflichterfüllung einen Strick zu drehen, geht doch wohl nicht an; er hätte sich ja im Gegenteil, wenn er anders gehandelt hätte, Schadensersatzansprüche zugezogen".

---

[1]) a. a. O. I S. 18.
[2]) a. a. O. S. 19.
[3]) a. a. O. S. 5, wo betont wird, daß auch analoge Anwendung von § 677 BGB. unzulässig sei.

Wenngleich diese Gedankengänge sehr für sich einnehmen, so ist es anderseits doch nicht richtig, dem Vertragsverhältnis eine derartig weitgehende Bedeutung zuzumessen. Der Wille der Parteien wird im allgemeinen solche Möglichkeit garnicht umfassen und von vornherein billigen.

Das Ergebnis obiger Schriftstellen ist zwar an sich zutreffend, aber als maßgebende Norm muß § 228 BGB. herangezogen werden.[1]) Er besagt: „Wer eine fremde Sache beschädigt oder zerstört, um eine durch sie drohende Gefahr von sich oder einem anderen abzuwenden, handelt nicht widerrechtlich, wenn die Beschädigung oder die Zerstörung zur Abwendung der Gefahr erforderlich ist, und der Schaden nicht außer Verhältnis zu der Gefahr steht. Hat der Handelnde die Gefahr verschuldet, so ist er zum Schadensersatz verpflichtet".

Niemeyer[2]) sieht die Anziehung des § 228 BGB. hinsichtlich Luftschiffe und Ballone als unrichtig an, weil die Gefahr nicht von den Gepäckstücken ausgehe, sondern durch die Abnahme des Gases bedingt sei. Lindemann entkräftet diese Ansicht[3]): „Hier handelt es sich um eine Gefahr, die durch diese Gepäckstücke und zwar durch ihre Schwerkraft droht", und Fackeldey[4]) gibt einen einleuchtenden Beweis für die Richtigkeit letzterer Meinung, indem er ausführt: „Die Probe auf die Richtigkeit dieser Anschauung bildet die Erfahrung, daß, wenn die Stücke als Ballast entfernt sind, die Antriebskraft wieder einsetzt, die Gefahr also durch die Entfernung ihrer Ursache gemindert oder beseitigt wird". Auch bei einem Flugzeug trifft diese Auffassung zu. Angenommen, die Leistung des Motors lasse plötzlich derart nach, daß nur eine Verminderung der Belastung das Fahrzeug fliegend erhalten kann, so ist die Schwere der Gepäckstücke nunmehr die Ursache für die Gefahr einer mit Schäden verbundenen Notlandung.

Es ergibt sich somit die Schlußfolgerung, daß die Anwendung des § 904 BGB. abzulehnen ist. Die Fassung dieses Paragraphen läßt auch erkennen, daß die Einwirkung lediglich zu Gunsten des Handelnden gedacht ist, während § 228 BGB. die Handlung sowohl für den Einwirkenden wie für andere als erforderlich ansieht. Der abwerfende Luftschiffer handelt in dem der Fahrgäste und in seinem Interesse, da die Gefahr auch ihn bedroht. Auf Grund von § 228 BGB. braucht der Luftfahrer den durch den Abwurf verursachten Schaden

---

[1]) zustimmend Lindemann S. 14—15.
[2]) a. a. O. S. 57.
[3]) a. a. O. S. 15.
[4]) a. a. O. S. 29.

nicht zu ersetzen. Nur dann ist er haftbar, wenn ihn ein Verschulden hinsichtlich des Herbeiführens der Gefahr trifft.

Zu erwähnen bleibt noch, daß Fackeldey[1]) keine der angeführten Lösungen anerkennt, sondern auf Grund der vertragsmäßigen Vereinbarung der Beförderung eine Haftung bezüglich der mitzuverladenden Gepäckstücke begründen will. Hierin liegt eine Verkennung der Notstandsparagraphen, deren Anwendung durch den einzelnen Fall bedingt wird und nicht durch vertragliche Abschlüsse wegfällt.

Eine analoge Anwendung der großen Havarie des Seerechts, ein Gedanke, der sich vereinzelt in der Literatur findet,[2]) ist abwegig, da kein Grund vorliegt, der diese Sonderbestimmungen hier als maßgebend erscheinen lassen könnte.[3])

Wenn diese Streitfrage von dem Entwurf 1914 und dem Gesetz ausgehend betrachtet werden soll, so ist zunächst zu prüfen, ob die Vernichtung der Gepäckstücke als „bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs" erfolgt anzusehen ist. In Beziehung zu den technischen Eigenheiten des Betriebes steht der Fall nicht, aber es muß die Sachlage so aufgefaßt werden, daß „die Eigenheit des Betriebes die Möglichkeit für solch schädigendes Abwerfen bietet".[4]) Diese Möglichkeit ist zu bejahen.

Der Entwurf von 1914 hatte die Ersatzpflicht des Halters verneint, da „die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde".[5]) Diese Regelung entsprach also dem Ergebnis, welches aus den Bestimmungen des BGB. herauszulesen ist und war als berechtigt anzusehen. Das LVG. dagegen hat sich auf den entgegengesetzten Standpunkt gestellt. Wie überhaupt an diesem Orte die Frage der Halter-Haftpflicht in weitgehendstem Ausmaße bejaht ist, so ist auch in diesem Punkte die scharfe Haftung nicht ausgeschlossen worden.[6])

Die solcher Art gegebene Festlegung dieser Einzelfrage wirft ein Schlaglicht auf die gesetzliche Regelung dieses Abschnittsthemas im ganzen. Wenn dort die Literatur durch die verschiedenartige Auslegung der Gesetzesstellen eine durchschnittlich anerkannte Ansicht nicht aufwies, so findet sich in der grundsätzlichen Beurteilung der Haftung gegenüber dem Passagier ganz überwiegend der eine Standpunkt vertreten, daß der Fahrgast einer rechtlichen

---

[1]) a. a. O. S. 30.
[2]) so z. B. Meili I S. 32.
[3]) ähnlich Haucke S. 8.
[4]) vgl. Bredow-Müller S. 228.
[5]) Entwurf I § 16
[6]) vgl. § 19.

Besserstellung nicht bedürfe. Nur vereinzelt wird der Forderung nach einer verschärften Haftpflicht das Wort geredet.

„Wenn die Unternehmung sich mit einem lenkbaren Luftschiff dem Publikum zur Verfügung stellt, so kann sie auch die juristische Verantwortlichkeit nicht ablehnen", sagt Meili,[1]) fügt aber hinzu, daß dieser Satz nur Geltung für die lenkbaren Luftschiffe habe; bei den nicht lenkbaren Ballons und denEinrichtungen derAviatik habe der Passagier die Gefahr freiwillig übernommen.

Schroeder[2]) schlägt in seinem Luftfluggrundgesetz (§§ 70 ff.) vor, die Haftpflicht auf alle Personen zu erstrecken ohne Einschränkung bezüglich Teilnahme an der Fahrt und will eine Ausnahme höchstens beim Luftsport zulassen.

Ein öfters aufgeworfenes Argument ist, daß die Mitfahrt im Belieben des Einzelnen stünde, daß die Passagiere doch freiwillig mitführen, und daher kein Grund vorliege, ihnen das Risiko, das sie damit übernehmen, zu erleichtern bezw. abzunehmen.[3]) Ähnlich spricht auch Mayer[4]): „Niemand ist im Gegensatz zu der Benutzung der Eisenbahn gezwungen, sich einem Luftfahrzeug anzuvertrauen. Luftfahrzeuge sind keine notwendigen Transportmittel. Infolgedessen erscheint es aber auch nicht erforderlich, den durch das Luftfahrzeug Beförderten den Schaden abzunehmen, den sie etwa ohne ein Verschulden der Ersatzpflichtigen erleiden".

Die heutige Entwicklung gibt dieser Ansicht Unrecht, denn den Worten Bredow-Müllers ist beizupflichten[5]): „Im neuzeitlichen Verkehrsleben geschieht die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im allgemeinen durchaus nicht ganz freiwillig. Zu einem solchen, einem öffentlichen Verkehrsmittel, sich mehr und mehr zu entwickeln, ist das Luftfahrzeug auf dem Weg, und ein Teil der Bevölkerung wird in absehbarer Zeit auf die Benutzung des Luftfahrzeuges angewiesen sein".

Solange das neue Gesetz noch nicht eingriff und eine Haftung nur im Rahmen des BGB. gegeben war, mußte die Durchführung des Ersatzanspruchs fast immer an der Beweislast scheitern. Der Geschädigte muß danach beweisen, daß der Schaden durch die Handlung des Ersatzpflichtigen entstanden ist. Liegt eine unerlaubte Handlung vor, so müssen außerdem noch deren Voraussetzungen bewiesen werden. Wird auf Grund von § 831 BGB.

---

[1]) a. a. O. I S. 32.
[2]) a. a. O. II S. 14.
[3]) so z. B. Buhrbanck S. 42.
[4]) Budapester Protokoll S. 295.
[5]) a. a. O. S. 233.

geklagt, so muß Beweis erbracht werden, daß der Täter von dem Geschäftsherrn zu der Verrichtung beauftragt und widerrechtlich in Ausführung dieser Verrichtung den Schaden zugefügt hat.

Wie schwierig ein solcher Beweis bei luftfahrtlichen Haftfragen ist, wurde fast durchweg verkannt oder überhaupt nicht erwähnt. Mayer spricht sich dahin aus,[1]) daß die Fahrgäste stets wissen würden, welche der an der Luftfahrt beteiligten Personen ihnen den Schaden zugefügt hat. Gerade dieser Hinweis ist am wenigsten stichhaltig. Der Grund liegt nämlich weniger an der festzustellenden Person als in ihrem Verhalten. „Nur selten wird — dem Fahrgast — der Nachweis eines vom Halter zu vertretenden Verschuldens gelingen", bemerkt Buhrbanck,[2]) der eine Anwendung des Reichshaftpflichtgesetzes auf die Luftfahrt, wenn auch ohne weiteres nicht als durchführbar, so doch als wünschenswert ansieht. Wenn z. B. die Insassen bei einem Absturz sämtlich das Leben verlieren, führt er aus, so dürfte es für die Erben vollkommen ausgeschlossen sein, einen Verschuldensnachweis zu führen. Aber auch bei leichteren Verletzungen ist es durchweg unmöglich, einen Beweis zu erbringen. Der heutigen hochentwickelten Technik steht der Laie fast gänzlich ahnungslos gegenüber . Wie soll er ein Verschulden erweisen können, das in einem groben technischen Versehen des Führer liegt, wenn er selbst bei seiner Anwesenheit die Handhabung nicht beurteilen kann. Der Führer wird sich stets auf Unverschuldetheit des Schadens berufen, und der Passagier ist in den meisten Fällen dagegen machtlos.

In dieser Hinsicht war eine Fortbildung des Rechtes erforderlich. Der Entwurf 1914, der den Verletzten, „der zur Zeit des Unfalles durch das Fahrzeug befördert wurde",[3]) den Schaden selbst tragen ließ, führte keine Änderung herbei. Das LVG. läßt den Halter ohne jeglichen Verschuldensnachweis haften und geht damit m. E. zu weit. Es wäre vielmehr richtiger gewesen, als Gegengewicht zur unumschränkten Haftpflicht den Satz aufzunehmen, daß, wenn der Halter Passagieren gegenüber Nichtverschulden seinerseits bezw. seines Personals beweist, er von der Haftung befreit ist. Die Begutachtung durch Sachverständige würde ihr übriges dazu tun, einen solchen Beweis auf seine Richtigkeit genau zu prüfen.

Die Anwendung und Auswirkung des Gesetzes in der Praxis hat gerade bezüglich der unbeschränkten Haftung gegenüber den Passagieren ergeben, daß diese Gesetzesbestimmung zu scharf ist. Vor Antritt der Fahrt müssen heute alle Passagiere dem Halter und

---

[1]) Budapester Protokoll S. 295.
[2]) a. a. O. S. 16—17.
[3]) vgl. § 16.

seinen Angestellten gegenüber auf alle Ansprüche aus etwa entstehenden Schäden verzichten.

§ 13 der Fahrtordnung des Deutschen Luftfahrer-Verbandes lautet: „Die Fahrgäste geben durch Unterzeichnung der Fahrtanmeldung die Erklärung ab, daß sie auf jeden aus der Teilnahme an der Fahrt herrührenden wie immer gearteten Anspruch oder Schadensersatz gegenüber dem Verein, seinen Vertretern und dem Ballonführer verzichten".[1])

Also schon vor Erlaß des Gesetzes waren die Verzichtserklärungen allgemein üblich, und an dieser Sachlage hat auch das Gesetz nichts ändern können. Die großen Reedereien, die in heutiger Zeit den Luftverkehr betreiben, fordern die Verzichtserklärung regelmäßig.[2])

Es ist allerdings unter Umständen, die heute zwar noch nicht vorliegen, sich jedoch einstellen werden, die Rechtsgültigkeit solcher Verzichtserklärungen zu verneinen. Von Interesse in dieser Hinsicht ist ein Aufsatz Pfleiderers [3]) über die Wirksamkeit der Verzichte, die die Gastwirte infolge einer Vereinbarung des Reichsverbandes der Deutschen Hotels, Restaurants und verwandter Betriebe E. V. jedem Reisenden abverlangen. Der einzelne Gast ist wehrlos diesem Begehren gegenüber und muß unterschreiben, weil er im anderen Falle keine Unterkunft finden würde. Eine der von Pfleiderer zitierten Reichsgerichtsentscheidungen besagt: „daß in den Fällen, in denen der Einzelne den Ausschluß einer Konkurrenzmöglichkeit dazu mißbraucht, dem allgemeinen Verkehr unbillige, unverhältnismäßige Opfer aufzuerlegen, unbillige und unverhältnismäßige Bedingungen vorzuschreiben, diese Bedingungen oder Opfer rechtliche Anerkennung nicht finden könnten. Dies treffe insbesondere auf den vertragsmäßigen Ausschluß einer nach dem Gesetz bestehenden Haftung dann zu, wenn dem Publikum die anderweitige Wahrnehmung seiner Interessen nicht möglich und dasselbe daher gezwungen sei, sich den gestellten Bedingungen zu unterwerfen".[4]) Hieraus sei die Folgerung zu ziehen, meint Pfleiderer,

---

[1]) Mitgeteilt in „Handbuch des Kaiserlichen Aero-Clubs" S. 50.
Meyer (a. a. O. S. 101) meint: „Daß ein Bedürfnis für eine Verschärfung in dieser Richtung nicht besteht, geht auch am besten daraus hervor, daß, wie dargelegt, in der Praxis die Mitfahrenden allgemein bereit sind, auf Schadensersatzansprüche, selbst wenn der Schaden durch Fahrlässigkeit des Fahrzeughalters oder durch Verschulden seiner Gehilfen entstanden ist, zu verzichten"; ähnlich Haucke S. 5.

[2]) vgl. Schreiber S. 690.

[3]) vgl. Kölnische Zeitung v. 25. 4. 1925, Nr. 270.

[4]) RG. Bd. 62 S. 266, siehe auch RG. Bd. 103 S. 82—84 und RG. Bd. 105 Seite 205.

daß ein solches Vorgehen der Gastwirte gegen das sittliche Empfinden des Volkes und somit im Sinne des § 138 BGB. gegen die guten Sitten verstoße.[1])

Diese Auffassung ist berechtigt, denn die durch das BGB. gegebene Rechtsordnung darf nicht umgestoßen werden. Die Rechtsprechung hat die Pflicht, für die ungehinderte Anwendung der Gesetzesbestimmungen Sorge zu tragen.

Verlangen die Luftreedereien in ihrer Gesamtheit als Monopolmacht eine schriftliche Verzichtsanerkennung, so ist eine Übertragung der dargelegten Meinung auf das Luftfahrtwesen unbedenklich. Der Kaufmann, der in wichtigen Geschäften schnellstens verreisen muß, befindet sich, wenn einmal die Luftbeförderung die ihr zukommende Stellung im Verkehr einnimmt, in der gleichen Notlage wie der Unterkunft benötigende Gast. Dem Vergnügungsreisenden ist allerdings dieser Schutz zu versagen.

Wenn demnach auch in einzelnen Fällen die Rechtsgültigkeit der Verzichtserklärungen bejaht werden muß, so ist es gleichwohl geboten, solchen Auswüchsen vorzubeugen und die betreffende Gesetzesstelle entsprechend zu fassen.

Schreiber meint in seiner „Haftpflichtkritik" des Gesetzes, die Haftung gegenüber denen, die im Flugdienst, als Fluggäste oder Befrachter sich oder ihre Sachen dem Flugzeug freiwillig anvertrauen, sei überhaupt ganz unbegründet.[2]) Demnach will er die Haftpflicht für Mitfahrende, wie es auch im Kraftfahrzeuggesetz vorgesehen ist, ausschließen. Diese Forderung ist aber im Hinblick auf die gefährliche Eigenart der Luftbeförderung zu weitgehend. Der Entlastungsbeweis würde das richtige Mittelmaß sein, um einen gerechten Ausgleich der beiderseitigen Interessen herbeizuführen.

b) Die außervertragliche Haftung nach dem BGB.

Das juristisch bedeutsamste Kapitel der luftfahrtlichen Rechtsentwicklung ist die außervertragliche Haftpflicht, denn dieses

---

[1]) Die in Nr. 340 der K. Z. vom 9. 5. 1926 veröffentlichte Gegenerklärung des Reichsverbandes vermag maßgebende Gesichtspunkte nicht zu bringen.

[2]) a. a. O. S. 690.

Gebiet war rechtlich am wenigsten über das BGB. zu lösen, sondern verlangte völlig neue, auf die Eigenart des Luftfahrtwesens besonders zugeschnittene Rechtssätze. Die Fortbildung der rechtlichen Betrachtungsweise dieser Materie bedeutete den Kampf des Verschuldensprinzips mit dem der Gefährdungs- und Erfolgshaftung, der zu Gunsten des letzteren entschieden wurde.

Die für die Haftung des Luftfahrers wegen rechtswidrigen, außervertraglichen Verhaltens maßgebenden Bestimmungen des BGB. sind die Tatbestände der unerlaubten Handlungen gemäß den §§ 823 und 826 BGB. Es ergeben sich somit drei Haftpflichtsmöglichkeiten. Der Luftschiffer verübt einen widerrechtlichen Eingriff in die Rechtsgüter des § 823 Abs. 1 BGB., er verstößt gegen ein Schutzgesetz im Sinne des Abs. 2 ebenda, oder es fällt ihm ein Verstoß gegen die guten Sitten (§ 826 BGB.) zur Last. An Hand der allgemeinen Deliktsvoraussetzungen[1]) seien die besonderen Verhältnisse des Luftfahrwesens einer Betrachtung unterzogen. Es werden sich gleichzeitig die Gesichtspunkte ergeben, nach denen eine Weiterbildung des geltenden Rechts erforderlich war. Auf diesen Erkenntnissen aufbauend wird die Art und Weise des Erstrebens sowie des Durchsetzens der in heutiger Zeit für die Luftfahrt eigens gefaßten Normen greifbar und verständlich werden.

Die Voraussetzungen des § 823 BGB.

1. Widerrechtliches Tun oder relevantes Unterlassen.

Die zum Schadensersatz verpflichtende Handlung des Luftfahrers besteht in einem widerrechtlichen Tun oder einem relevanten Unterlassen. Das Tun ist widerrechtlich, wenn der Eingriff nicht durch ein Rechtsverhältnis gebilligt ist. Das Unterlassen ist dann relevant, wenn eine Verpflichtung zum Tun bestand.

Bei der Erörterung der Befugnis des Grundeigentümers am Luftraume ergab sich, daß schon in dem Überfliegen eines Grundstücks auf Grund der jedem im Betrieb befindlichen Luftfahrzeug anhaftenden Gefahren ein Eingriff in die Reflexrechte des Eigentümers zu erblicken ist. Diese Handlung ist also widerrechtlich,

[1]) Diese Voraussetzungen sind allerdings nicht vollkommen einheitlich, da § 823 BGB. Vorsatz und Fahrlässigkeit umfaßt, während § 826 BGB. nur bei vorsätzlichem Verstoß anwendbar ist.

wenn zwischen Grundeigentümer und Luftfahrer nicht ausnahmsweise Rechtsbeziehungen bestehen, die den Eingriff rechtfertigen. Es fragt sich, ob die Reflexrechte als ein „sonstiges Recht" im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB. aufzufassen sind. Dies ist zu bejahen, denn diese aus dem Eigentum entspringenden Befugnisse sind absolut, müssen von jedermann geachtet werden.

Für die Schadensersatzfrage wäre eine Anerkennung dieser Ansicht von grundlegender Bedeutung gewesen. Erfolgte eine Schadenszufügung durch das Fahrzeug, so hatte der Grundeigentümer den Schadensersatzanspruch nach § 823 BGB. ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden vorlag oder nicht. Ob der jeweils in Frage kommende Grundeigentümer sein Verbotsrecht ausgeübt hatte, ist dabei ohne Belang, denn die Verletzung seines Interesses ist davon unabhängig.

Nach der herrschenden Meinung jedoch war der Bodeneigentümer nur auf Grund besonderer Umstände befugt, sein Eigentum gegen Überfliegen zu sperren. Handelte der Luftfahrer einem solchen ihm gegenüber erklärten Verbot zuwider, so machte er sich einer unerlaubten Handlung schuldig.

Für die Luftfahrt ergeben sich zwei Hauptarten von widerrechtlichen Handlungen. Entweder erfolgt die Einwirkung durch Abwurf mitgeführter Gegenstände oder mittels des Luftfahrzeuges selbst infolge Landung, Ablösung eines Teiles oder Absturzes. Die ordnungsmäßige Abgabe von Ballast wird im allgemeinen nicht als Einwirkung gerechnet werden können, da Sand oder Wasser aus größerer Höhe niederkommend sich in einzelne feine Teilchen auflöst.[1]) Als tatsächliche Verletzung des Eigentums am Grundstück käme das Abwerfen eines geschlossenen Ballastsackes oder anderer fester Gegenstände, wie Werkzeuge, Benzin- oder Ölbehälter, in Betracht. Die Einwirkung auf das Eigentum ist so aufzufassen, wie wenn sie aus horizontaler Richtung vorgenommen worden wäre.

Eine freiwillige Landung, auch auf offenem Felde, war bislang regelmäßig als ein rechtswidriger Eingriff anzusehen, und nach § 227 BGB. durfte sich der Grundeigentümer mit dem Rechte der Notwehr gewaltsam widersetzen.[2]) Bodenheim [3]) geht sogar so weit, dem Grundeigner zwecks Verhinderung der Landung die Berechtigung zuzusprechen, einen etwa niederkommenden Freiballon

[1]) s. Haucke S. 13.
[2]) vgl. Kipp S. 643, ebenso Roter S. 19.
[3]) a. a. O. S. 22.

abzuschießen. Anderer Ansicht ist zutreffend Haucke,[1]) der, abgesehen von der Bedenklichkeit einer solchen Auffassung, darauf hinweist, daß der „Angriff" des § 227 BGB. eine bestimmte Absicht auf einen gewissen Erfolg voraussetzt. Die Beschädigung des Grundstücks in einem solchen Falle ist aber „nicht Selbstzweck, sondern nur eine notwendige Begleiterscheinung des Selbstzwecks, nämlich der Landung", wie Haucke sagt. Daher ist ein Recht des Grundeigentümers zu solchen Abwehrmaßregeln nicht anzuerkennen. Befand sich das Luftfahrzeug in dem Notstand des § 904 BGB., so könnte der Bodeneigentümer in Putativnotwehr, ohne dafür haften zu müssen, den größten Schaden anrichten.[2])

Das Niedergehen auf einem eingefriedigten Grundstück, ohne durch Not geboten zu sein, unterliegt heute der Strafverfolgung nach § 31 LVG. in eventueller Verbindung mit § 123 StrGB. als Hausfriedensbruch.

Widerrechtlichkeits-Ausschließungsgründe.

Ein widerrechtliches Tun liegt zunächst nicht vor, wenn der Luftfahrer ein dingliches oder obligatorisches Recht hat, auf dem in Frage stehenden Grundstück niederzugehen.

In früherer Zeit gab es nur vereinzelte Fälle obligatorischer Landungsrechte, die sich vornehmlich nur auf Grundstücke innerhalb des Bereiches eines Flughafens bezogen. Heute haben wir eine öffentliche Regelung dieses Punktes. Der Entwurf von 1914 enthielt noch keine diesbezügliche Bestimmung. Diese wurden erst notwendig durch den Friedensvertrag von Versailles, der in Artikel 200 Durchflug- und Landungsfreiheit für die Luftfahrzeuge der Verbandsmächte forderte. Durch das Gesetz über den Friedensschluß [3]) wurde dieser Artikel allgemein verbindliche Norm. Unter dem Druck der alliierten Mächte erging außerdem die besondere Verordnung vom 31. 3. 1920 betr. die vorläufige Regelung des Luftverkehrs,[4]) welche in § 1 allen Luftfahrzeugen, also auch den deutschen, das Recht der Landung auf freien Grundstücken oder auf einer Wasserfläche gab. Was das LVG. anbetrifft, so war „ein möglichst uneingeschränktes Landungsrecht die notwendige Ergänzung des in § 1 aufgestellten Grundsatzes freien Luftverkehrs".[5])

---

[1]) a. a. O. S. 13.
[2]) so auch Haucke S. 14.
[3]) vom 16. 7. 1919, RGBl. 1919 S. 687.
[4]) RGBl. 1920 S. 455.
[5]) Bredow-Müller S. 172.

Entsprechend bestimmt § 12 Abs. 1 LVG.: „Luftfahrzeuge dürfen außer in Notfällen nur in Flughäfen und außerhalb geschlossener Ortschaften nur auf nichteingefriedigten Grundstücken oder auf Wasserflächen landen. Für einzelne Gebiete, Grundstücke oder Wasserflächen kann ein Landungsverbot erlassen werden". Also nur in einzelnen besonderen Fällen darf innerhalb bestimmter Bezirke, z. B. rund um eine Heilanstalt, auf Grund eines behördlichen Verbotes nicht gelandet werden.

An diesem Orte sei auf eine im Zusammenhang mit dem Landungsrecht stehende, zu mißbilligende Lücke des LVG. hingewiesen. Die Normierung der luftfahrtlichen Haftpflicht war die brennendste Frage der Neuregelung; deshalb ist es unerfindlich, weshalb die Landungschäden hierbei nicht den ihnen gebührenden Platz gefunden haben. § 12 LVG. findet sich in dem Abschnitt „Verkehrsvorschriften", und weder ist die Haftungsfrage hier angeschnitten noch eine Verweisung zu finden. Demnach ist die rechtliche Basis der Ansprüche des Grundeigentümers für Landungsschäden Stückwerk geblieben. Liegt ein Verschulden vor, so hat das BGB. Geltung. Ist die Schadenszufügung die Folge eines Betriebsunfalles, so sind die §§ 19 ff. LVG. am Platze. Es werden eine erhebliche Anzahl Schäden vorkommen, die nicht mehr als bei dem Betrieb des Luftfahrzeuges erfolgt anzusehen sind, weil m. E., wie unten näher dargelegt wird, der Betrieb beendet ist, wenn die bestimmungsgemäße Triebkraft nicht mehr auf das Fahrzeug einwirkt. Beruht nun also die Schadenszufügung weder auf Verschulden noch auf einem Betriebsunfall, so ist dem Grundeigner kein Anspruch gegeben, und er kann selbst dafür aufkommen. Die Unbilligkeit dieses Ergebnisses braucht wohl nicht näher erörtert zu werden. Bredow-Müller[1]) glaubt eine Ersatzpflicht begründen zu können durch den Hinweis auf die Auffassung des Reichsgerichts von § 905 BGB.[2]) Das RG. ist der Ansicht, daß dem Eigentümer als Ersatz für das ihm genommene Verbietungsrecht gegen Einwirkungen durch Überfliegen ein von Verschulden unabhängiges Recht auf Schadloshaltung zugebilligt werden müsse. Dieses Prinzip könne auf vorliegenden Fall analog angewandt werden.

Wenn ein besonderes, neuartiges Gesetz ergeht, wird erwartet, daß es den bisherigen Streit der Meinungen möglichst vollkommen beendet und nicht, wie sich in diesem Punkte zeigt, doch noch Rechtsanschauungen analog übernommen werden sollen, um zu einem gerechten Ergebnis zu kommen. Um diese Sachlage einer

[1]) a. a. O. S. 178.
[2]) RG. Bd. 100 S. 69 und RG. Bd. 101 S. 102.

abschließenden Klärung zuzuführen, ist nach meiner Ansicht erforderlich, dem § 12 LVG. einen kurzen dritten Absatz folgenden Inhalts anzufügen: „Sämtliche bei und nach der Landung angerichteten Schäden gelten als bei dem Betrieb des Luftfahrzeuges entstanden". Damit wäre erreicht, daß dem Grundeigentümer in jedem Fall, wo er ein Verschulden nachzuweisen nicht in der Lage ist, die § 19 ff. LVG. zur Seite ständen, seine Interessen also einen ausreichenden Schutz hätten.

Das Landungsrecht in § 12 LVG. erstreckt sich auf die dort aufgeführten Gebiete „außer in Notfällen", d. h. dann hat die Ausschließung der geschlossenen Ortschaften und eingefriedigten Grundstücke keine Bedeutung mehr.

Der bloße Hinweis auf die Notfälle an diesem Ort ist allzu knapp gehalten, und kann eine solche Fassung nicht befriedigen. Neues Recht wird hier nicht geschaffen, da sich im Gesetz keine weiteren, darauf sich beziehenden, Bestimmungen finden. Es handelt sich also um eine Verweisung auf geltende Rechtsätze und zwar auf das Notstandsrecht des BGB. im § 904.[1])

Die Notlandung ist das überall berechtigte Niedergehen eines Luftfahrzeugs, denn sie ist für den Luftfahrer zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr notwendig, und der drohende Schaden ist gegenüber dem aus der Landung dem Grundeigentümer entstehenden unverhältnismäßig groß. Die Voraussetzung für das Notstandsrecht ist im Betriebe der Luftfahrt vorhanden, wenn z. B. das Luftfahrzeug von seinem Ankerplatz losgerissen worden ist, der Betriebsstoff erschöpft oder ein Brand ausbricht.[2])

Die Landung muß durch den Willen des Fahrers herbeigeführt worden sein. § 904 BGB. ist bei einem Absturz nicht verwendbar, denn „eine Einwirkung setzt begrifflich ein gewolltes Handeln voraus; ein vom Willen unabhängiges Ereignis ist keine Einwirkung".[3])

Ob ein auf fremdem Grundstück niedergehendes Luftfahrzeug sich tatsächlich in Not befindet, ist zwar durchweg anzunehmen im Hinblick auf die mit einer solchen Landung verbundenen Gefahren und die Schadensersatzpflicht aus § 904 BGB., aber meist für den Grundeigentümer nicht erkennbar. Wenn dieser daher zu Abwehrmaßnahmen greift, ist der Luftschiffer zur Notwehr berechtigt und kann die Landung erzwingen.[4])

[1]) § 228 BGB. ist hier nicht anwendbar, da die Gefahr nicht von den beschädigten Gegenständen, sondern durch den Aufenthalt im Fahrzeug droht; vgl. Meyer S. 73.

[2]) vgl. OLG. Bd. 29 S. 334.

[3]) Tauber S. 17.

[4]) so Bodenheim S. 23; vgl. auch Roter S. 18: „Diese Gesetzesvorschrift (§ 904 BGB.) verbietet dem Grundeigentümer die Abwehr des Notstandseingriffes".

Die Bergung des niedergegangenen Luftfahrzeuges wird nicht mehr von dem Notstandsrecht erfaßt. Es müßte also gefolgert werden, daß die sich auf die Bergung beziehenden Verrichtungen des Luftfahrers rechtswidrige Einwirkungen sind und der Eigentümer die Fortweisung von seinem Grundstück durchsetzen könne.

Nach früherem Recht kamen die §§ 1005 und 867 BGB. zur Anwendung.[1]) Es war streitig, ob nicht nach dem Wortlaut des § 867 BGB. nur ein zufälliges Gelangen einer Sache auf ein Grundstück den Abholungsanspruch begründen könne. Demnach entfiele ein Wegnahmerecht des besitzenden[2]) Luftfahrers, da das Fahrzeug mit seinem Willen dort gelandet ist. Die herrschende Meinung jedoch sieht auch ein willentliches Hinbringen als ausreichend an.[3]) Dem entspricht auch der Wortlaut des § 1005 BGB., der von der tatsächlichen Lage der Sache ausgeht. Die Wegräumung des Fahrzeugs bezw. der Weiterflug nach beendigter Reparatur stand also dem Luftschiffer nach den §§ 1005 und 867 BGB. zu. Auf Grund von § 273 BGB. konnte der Grundeigentümer ein Zurückbehaltungsrecht gegenüber dem Herausgabeanspruch geltend machen.[4])

Die Verordnung vom 31. 3. 1920 betr. die vorläufige Regelung des Luftverkehrs verpflichtete den Besitzer eines Grundstücks oder einer Wasserfläche, „den Weiterflug oder die Abbeförderung gelandeter Luftfahrzeuge zu dulden, nachdem die Persönlichkeit des Halters und Führers des Luftfahrzeuges festgestellt worden ist". § 3 Abs. 1 ebenda besagt: „Für die Gewährung von Hilfe an gelandete und an wiederaufsteigende Luftfahrzeuge ist eine angemessene Vergütung zu leisten". Die Regelung der Ersatzpflicht für Landungsschäden blieb dem Gesetz vorbehalten, da die Ermächtigungsverordnung vom 26. 11. 1918 diesen Punkt nicht umfaßte.[5])

Das LVG. hat sich inhaltlich der Verordnung vom 31. 3. 1920 angeschlossen; nur stellt es der Verpflichtung des Grundeigentümers,

---

[1]) § 867 BGB.: „Ist eine Sache aus der Gewalt des Besitzers auf ein im Besitz eines anderen befindliches Grundstück gelangt, so hat ihm der Besitzer des Grundstücks die Aufsuchung und die Wegschaffung zu gestatten, sofern nicht die Sache inzwischen in Besitz genommen worden ist. Der Besitzer des Grundstücks kann Ersatz des durch die Aufsuchung und die Wegschaffung entstehenden Schadens verlangen. Er kann, wenn die Entstehung eines Schadens zu besorgen ist, die Gestattung verweigern, bis ihm Sicherheit geleistet wird; die Verweigerung ist unzulässig, wenn mit dem Aufschub Gefahr verbunden ist"; § 1005 BGB.: „Befindet sich eine Sache auf einem Grundstück, das ein anderer als der Eigentümer der Sache besitzt, so steht diesem gegen den Besitzer des Grundstücks der in § 867 bestimmte Anspruch zu".

[2]) Der Besitz bleibt bestehen, selbst wenn der Luftfahrer nicht ständig auf dem Grundstück verweilt, vgl. § 856 Abs. 2 BGB.

[3]) Roter S. 25.

[4]) s. Roter S. 25—30.

[5]) vgl. Bredow-Müller S. 173.

den Abflug zu dulden, die Verpflichtung des Luftfahrers zur Auskunft gegenüber.[1]) Die Duldungspflicht entfällt in den Fällen, in welchen einerseits kein Notfall vorliegt, anderseits auf einem nicht freigegebenen Raume gelandet wurde.

2. Der Schaden.

Durch das widerrechtliche Handeln des Luftfahrers entsteht ein Schaden, die weitere Voraussetzung für die Deliktshaftung aus § 823 BGB. Der Schaden besteht in „der ungünstigen Veränderung der wirtschaftlichen Lage des Betroffenen".[2]) Er wird herbeigeführt durch den Unfall, der sich in Sachbeschädigung oder Tötung, Körperverletzung, Gesundheitsbeschädigung äußert. Schaden sind zunächst nach § 842 BGB. auch die Nachteile, welche durch den Unfall dem Erwerb oder dem Fortkommen des Verletzten zugefügt worden sind, außerdem die Einbußen, welche die in den §§ 844, 845 BGB. aufgeführten, mittelbar benachteiligten Personen erlitten haben.

In Anlehnung an § 1 Reichshaftpflichtgesetz und an § 7 Kraftfahrzeuggesetz hat das LVG. als Vorbedingung der Schadensersatzpflicht bestimmt, daß sich der Unfall innerhalb des Betriebes eines Luftfahrzeuges ereignet haben muß. Betrieb liegt vor, „wenn es sich um die Einwirkung der dem Fahrzeug bestimmungsgemäßen Triebkraft handelt".[3]) Demnach entfallen die bloßen Vorbereitungshandlungen, die an dem Luftfahrzeug vor Beginn einer Fahrt ausgeführt werden.[4]) Die Inbetriebnahme z. B. eines Flugzeugs kann erst dann als erfolgt angesehen werden, wenn das Fahrzeug aus seiner Halle gerollt ist und der Motor angeworfen wird. Bei Luftschiffen ist ebenso zu entscheiden. Der Betrieb eines Freiballons ist dann begonnen, wenn der Auftrieb der Gasfüllung größer ist als

---

[1]) § 12 Abs. 2 LVG. lautet: „Die Besatzung ist verpflichtet, über die Persönlichkeit des Halters und Führers des Luftfahrzeugs dem Berechtigten Auskunft zu geben. Nach Feststellung der Persönlichkeiten darf der Berechtigte die Weiterfahrt oder die Abbeförderung des Luftfahrzeugs nicht verhindern."

[2]) Bredow-Müller S. 231.

[3]) Bredow-Müller S. 221.

[4]) vgl. hierzu: Monteure = nicht Erfüllungsgehilfen auf S. 23 dieser Arbeit.

die zu tragende Last, mag auch der Ballon noch an Seilen niedergehalten werden. Beendet ist der Betrieb, „wenn die Wirkung der bestimmungsgemäßen Triebkraft aufhört",[1]) wenn also Flugzeug und Luftschiffe auf dem Erdboden zum Stillstand gekommen, und die Motore abgestellt worden sind, der niedergegangene Ballon nicht mehr imstande ist, sich aus eigener Kraft wieder in die Höhe zu erheben. Nach der Begründung zum LVG. sollen unter Betrieb eines Luftfahrzeuges auch die Vorbereitungen für den Aufstieg, die Einbringung des Fahrzeugs in die Halle, die Verankerung eines auf freiem Felde gelandeten Fahrzeugs, dessen Abbeförderung und ähnliche Vorgänge angesehen werden.[2]) Diese Begriffsauslegung ist abzulehnen. Es liegt nahe, auch früher bezw. später liegende Vorgänge in den Betriebsbegriff hineinzuziehen; davor muß jedoch im Interesse einer feststehenden Abgrenzung gewarnt werden, weil die Gefahr besteht, auch unwesentliche Vorgänge schon als Betrieb zu bezeichnen.

3. Der Kausalzusammenhang.

Der rechtswidrige Eingriff und der eingetretene Schaden müssen im Kausalzusammenhang stehen, d. h. die Handlung des Rechtverletzenden muß ursächlich gewesen sein für die schädigende Wirkung, die auf sie zurückgeführt wird.

Eine eingehende Untersuchung des Begriffs Kausalzusammenhang und seiner rechtlichen Bedeutung für die Luftschiffahrt erübrigt sich an diesem Orte, denn die allgemeinen Grundsätze können ohne weiteres in Anwendung gezogen werden.

Hervorgehoben sei lediglich eine Streitfrage, die in der Literatur sehr verschieden beurteilt worden ist und meistens in unrichtiger Weise entschieden wurde. Teilweise lag dies daran, daß der Wunsch, den Luftfahrer für alles haften zu lassen, der Vater der Entscheidung gewesen ist.

Ein Luftfahrzeug landet auf einem Grundstück, sei es vorsätzlich-freiwillig, sei es durch Notstand geboten oder infolge unverschuldeten Absturzes. Haftet der Luftschiffer für den Sachschaden,

---

[1]) Bredow-Müller S. 222.
[2]) Entwurf II S. 14—15.

den herbeieilende Zuschauer oder hilfsbereite Personen dem Grundstückseigentümer zufügen?

Die juristische Entscheidung dieser Frage hängt einzig und allein davon ab, ob das Niedergehen des Luftfahrzeuges kausal ist für die Beschädigungen des bezw. der Grundstücke. Ist dieser Zusammenhang vorhanden, so muß der Luftfahrer Ersatz leisten entweder nach § 823 BGB. bei rechtswidrigem Eingriff oder nach § 904 Abs. 2 BGB., wenn er in der Not gehandelt hat; bei unverschuldetem Absturz kämen die §§ 19 ff. LVG.in Frage. Eine diesen Fall treffende Bestimmung findet sich im LVG. nicht; ein dahingehendes Bedürfnis liegt auch nicht vor. Es galt und gilt also, mit Hilfe der allgemeinen rechtlichen Betrachtungsweise eine befriedigende Lösung zu finden.

In der Literatur wird zumeist zwischen Zuschauern und zu Hilfe Eilenden unterschieden, weshalb diese Einteilung bei der Besprechung der Ansichten beibehalten sei.

Mit Recht wird die Frage, ob ein Luftfahrer für den Schaden, den herbeieilende Zuschauer anrichten, haften müsse, im Schrifttum durchweg verneint.[1]) Fleischmann stützt seine ablehnende Meinung auf einen praktischen Gesichtspunkt; er verweist darauf, daß die Luftfahrt bei stärkerem Gebrauch sowieso das sensationelle Interesse verliere.[2]) Sturm, Meyer und Roter weisen darauf hin, daß kein Kausalzusammenhang zwischen der Landung des Luftschiffers und dem Hinzukommen der Schaulustigen vorliege.

Zitelmann unterscheidet zwischen dem Landungs- und den angrenzenden Grundstücken.[5]) Dem Eigentümer des Grundstücks, auf dem das Luftfahrzeug niedergehe, sei der Luftschiffer ersatzpflichtig, den Nachbarn gegenüber nicht. Lande der Luftfahrer auf seinem eignen Grundstück, so könne er sicher nicht verpflichtet sein, den Nachbarn einen etwaigen Schaden zu ersetzen, da er im Bereich seines Eigentums ja beliebig handeln könne. Das ist gewiß richtig, jedoch keine Begründung bezüglich der Ersatzpflicht in unserem Falle, wo lediglich der Kausalzusammenhang entscheidend sein kann, was Zitelmann nicht erkennt.

Von Interesse ist eine Entscheidung aus dem Jahre 1911,[4]) die der Auffassung Zitelmanns nahesteht. Durch die infolge Zwischenlandung eines Freiballons herbeigeeilte neugierige Menge

---

[1]) so z. B. Bodenheim S. 20; Fleischmann S. 30; Sturm S. 534; Meyer S. 69; Roter S. 53; Mendel S. 2; Zitelmann S. 37; Lindemann S. 50.
[2]) a. a. O. S. 31.
[3]) a. a. O. I S. 37.
[5]) vgl. Mendel a. a. O. S. 1—2.

wurde auf dem in Benutzung genommenen Grundstück ein nur geringer Schaden verursacht, dagegen auf dem Nachbargrundstück ein solcher von 600 Mk. Der auf dem Landungsplatz angerichtete Schaden wurde gütlich geregelt. Die Klage des Nachbarn gegen den Ballonführer wurde abgewiesen. Daß der Führer Beschädigungen auf einem Nachbargrundstück bei seinem unverschuldeten Verhalten vertreten müsse, „lasse sich weder mit den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts noch mit der Verkehrsauffassung vereinbaren".

Lindemann stimmt im Ergebnis mit Zitelmann überein auf Grund folgender sich auf Endemann stützender Erwägungen.[1]) Er verweist zunächst darauf, daß Endemann das Dazwischentreten eines Dritten nach dem Zeitpunkt, in welchem es stattfindet, beurteilt. Der Eintritt der fremden Handlung könne vor sich gehen entweder in der Zeitspanne zwischen dem ersten Handeln und der daraus resultierenden Rechtsverletzung oder zwischen der Rechtsverletzung und der Schadenszufügung. Handelt es sich um einen Schaden auf dem Landungsgrundstück, so hatte die Rechtsverletzung schon stattgefunden, und „es greift die auf freiem Entschluß beruhende Handlung eines verantwortungsfähigen Menschen in den Ursachenverlauf derart ein, daß sie die Endwirkung durch eine neue, selbständige, rechtsverletzende Tat verstärkt oder durch das Setzen neuer Umstände erst herbeiführt". An und für sich sei demnach der Zuschauer derjenige, an den sich der Verletzte zu halten habe. Aber, wenn, wie hier, der Luftfahrer als erster Täter durch seine Handlung den Verletzten notwendigerweise eintretenden Gefahren ausgesetzt habe, müsse er dafür haften. Was die Nachbargrundstücke angehe, so habe eine Verletzung des Eigentumsrechts vor dem Betreten noch nicht stattgefunden, deshalb habe die Landung des Luftschiffers dem Verletzten gegenüber nicht die Eigenschaften einer unerlaubten Handlung.

Schroeder will grundsätzlich eine Haftungspflicht des Luftfahrt-Unternehmers auch bei Beschädigungen durch herbeieilende Dritte anerkannt wissen,[2]) doch seien billigerweise weitgehende Ausnahmen zuzugestehen, so z. B., wenn der Landende alles getan habe, um einen Schaden vom Grundeigentümer abzuwehren.

Der Luftschiffer handele mit dem Bewußtsein, daß durch die Landung Schaden entstehen könne, führt Fackeldey aus,[3]) zumindestens liege also dolus eventualis vor. Daraus ergebe sich

---

[1]) a. a. O. I S. 49—51.
[2]) a. a. O. II S. 15.
[3]) a. a. O. S. 35.

seine Haftung nach § 823 BGB. Den Kausalzusammenhang erwähnt Fackeldey überhaupt nicht.

Haucke[1]) erkennt an, daß eine freie Handlung der Zuschauer gegeben ist, aber nach seiner Meinung wird die Kausalkette durch das Dazwischentreten einer freien Willensbildung nicht notwendig unterbrochen. Er stimmt hier mit Lindemann überein, wenn er das Setzen von geeigneten Erfolgsbedingungen als genügend ansieht.

Entsprechend ist die Ansicht Buhrbancks,[2]) der dem Luftfahrer die Pflicht auferlegen will, zur Landung möglichst eine unbebaute und unbewohnte Gegend auszuwählen. Sei dies nicht geschehen, so müsse der Luftschiffer haften, da er verursachende Bedingungen gesetzt habe.

Die Betrachtungen des Schrifttums über den Fall, daß hilfsbereite Personen die Schäden verursachen, ergeben folgendes Bild.

Erfolgt die Hilfeleistung auf Zuruf des Luftfahrers hin, so hafte dieser nach § 830 Abs. 2 BGB. als Anstifter, meint Bodenheim,[3]) „wenn er bei dem Heranrufen wußte, daß die Hilfeleistung Flurschaden veranlassen werde oder möglicherweise veranlassen könnte".

In einer solchen Handlungsweise kann aber eine Anstiftung nicht erblickt werden. Eine derartige Verleitung muß sich in ihrem ganzen Umfang auf einen gewissen Erfolg richten, den der Anstiftende im Sinne hat und demgemäß den Täter unmittelbar zu dessen Tun veranlaßt. Der Luftfahrer jedoch beabsichtigt lediglich eine ihm zukommende Hilfeleistung, und „in Ausführung dieser Verrichtung" fügen die Hilfsbereiten als nunmehr Bestellte den Schaden zu. Es ist also eine Haftung aus § 831 BGB. am Platze. Der Entlastungsbeweis kommt in Anbetracht der Umstände nicht in Frage.[4])

Im übrigen bejaht die Literatur die Haftpflicht auch für Hilfeleistende, die aus eignem Antrieb herbeieilen.[5]) Roter sagt, der durch solche Leute angerichtete Schaden sei „ein weiterer Schadenserfolg der Einwirkung auf das fremde Grundstück".[6]) Durch den Einfall sei erst dieses Zusammenwirken zum Erfolg ermöglicht worden. Deshalb sei Kausalzusammenhang gegeben. Eine Verstärkung finde diese Ansicht darin, daß stillschweigende Bestellung im Sinne des § 831 BGB. anzunehmen sei.

Die Unterscheidung zwischen Zuschauern und Hilfsbereiten ist theoretisch möglich, praktisch ist ihr jedoch jeglicher Wert

---

[1]) a. a. O. S. 15.
[2]) a. a. O. S. 39.
[3]) a. a. O. S. 20, ebenso Roter S. 83.
[4]) gleicher Ansicht Buhrbanck S. 36—37.
[5]) so z. B. Fleischmann S. 30; Schroeder S. 15; Fackeldey S. 35.
[6]) a. a. O. S. 82.

abzusprechen. Zunächst ist davon auszugehen, daß beide Beweggründe, sowohl Neugier wie eventuelle Hilfeleistung die Herbeieilenden bestimmen.[1]) Wenn sodann tatsächlich Hilfe geleistet wird, so geschieht dies meist nur durch Wenige, während die übrigen in ihrer Rolle als Zuschauer verbleiben. Es dürfte daher schwierig sein, festzustellen, ob Neugier oder Hilfsbereitschaft überwogen hat. Geboten ist, beide Personengruppen zu vereinen und zusammen als hilfsbereite Neugierige rechtlich zu betrachten.

Die grundlegende Frage, ob ein Kausalzusammenhang zwischen Landung und Zulauf gegeben ist, muß auf Grund nachstehender Ausführungen[2]) verneint werden.

Den Ausgangspunkt bildet die Theorie der adäquaten Verursachung, die heute unbestritten herrschend ist. Die Theorie der conditio sine qua non, Ursache = jede Bedingung, mag in den Haftpflichtsfällen genügen, die ein Verschulden voraussetzen. Wenn jedoch bei vorliegender Untersuchung auch die Auswirkungen einer Notstandshandlung in Frage stehen, müssen strengere Anforderungen an den Kausalzusammenhang gestellt werden.

Von den drei Theorien über den Kausalzusammenhang[3]) soll die von Traeger als die geeignetst erscheinende zu Grunde gelegt werden.[4]) Sie besagt, daß Ursache diejenige Bedingung[5]) sei, die, vom Standpunkt des einsichtigsten Menschen vor der Tat betrachtet, generell geeignet erscheint, Erfolge von der Art des eingetretenen herbeizuführen. Kannte der Täter Umstände, so sind diese auf jeden Fall zu berücksichtigen, gleich ob sie dem einsichtigsten Menschen bekannt sein konnten oder nicht.

Zunächst ist die Landung eine Bedingung für den angerichteten Schaden. Generell geeignet für den eingetretenen Erfolg ist diese Bedingung ebenfalls, denn außer den ein Luftfahrzeug benutzenden Personen bietet sich der übrigen Menge nur selten die Gelegenheit, ein solches Beförderungsmittel aus der Nähe zu betrachten oder selbst Hand an dasselbe zu legen. Demgemäß lösen, wie jeder, insbesonders auch der Luftfahrer, weiß, Landungen stets einen großen Anreiz auf das Publikum aus. Es müßte daher angenommen werden, daß die Vornahme der Landung kausal ist für einen Erfolg von der Art, daß Flur- und Sachschäden angerichtet werden.

---

[1]) ebenso Fackeldey S. 35 Anm. 1.

[2]) Im Prinzip wird hier die Ansicht Roters anerkannt, vgl. dazu Roter Seite 58—64.

[3]) von Kries, Rümelin und Traeger.

[4]) vgl. Traeger S. 159.

[5]) = jede Bedingung = conditio sine qua non.

Hier handelt es sich jedoch um eine Auswirkung eigner Art, weil sich die Verbindung zwischen Landung einerseits und den erfolgten Schäden anderseits nicht mit dem gewöhnlichen Betrachtungsmaßstab messen läßt.

Im Zivil- wie im Strafrecht ist die Kausalität stets von sachlicher, von körperlicher Art. Der Täter benutzt einen vorhandenen, von dem Vortäter bewirkten Zustand, um seinerseits darauf aufbauend einen von ihm beabsichtigten Erfolg zu erzielen. Eine materielle Voraussetzung für die Grundstücksbeschädigung s e t z t jedoch der landende Luftfahrer nicht, denn weder ermöglicht noch auch erleichtert er das Eindringen in das Grundstück. Lediglich der Anblick oder auch vielleicht nur die Mitteilung von der Landung erweckt das später in die Tat umgesetzte, zunächst nur gedankliche Verlangen, bei einem solchen Ereignis anwesend zu sein.

Es handelt sich also um eine rein seelische Beeinflussung, um eine Einwirkung auf das Innenleben, die nicht zugleich durch äußere Umstände begünstigt wird. Es würde hier zu weit führen, dieses Problem in ausgedehnter rechtlicher Erfassung aufzurollen. Meine Ansicht ist, daß die bloße Erweckung eines Willensmomentes keine Kausalität im Rechtssinne bewirken kann. Die Rechtsordnung ist, von bestimmten Ausnahmen abgesehen, nur auf sinnlich wahrnehmbare Vorgänge erstreckbar. Ihr einen darüber hinausgehenden Wirkungskreis zuschreiben wollen, hieße Rechtsunsicherheit heraufbeschwören. Die Notwendigkeit solcher Weiterbildung hat sich auch bisher noch nirgends ergeben und wird auch nicht erforderlich werden.

Es muß deshalb abgelehnt werden, eine Ersatzpflicht des Luftfahrers für die Schadenszufügungen Dritter, seien es Zuschauer, seien es freiwillige Helfer, festzusetzen. Ebensowenig kommt eine Ersatzpflicht des Halters, der nach dem LVG. in den einzelnen Fällen immer den Schaden zu tragen hat, in Frage.

Selbstverständlich kann der Grundeigentümer von den Personen, die sein Grundstück betreten haben, Ersatz für seinen Schaden verlangen. Diese haben die von ihnen bewirkten Schadenszufügungen nach § 823 BGB. in einem Ausmaße, wie es sich für jeden nach der Größe und der Menge ergibt, zu ersetzen. Eine solidarische Haftung kommt nicht in Frage. Nach der Ansicht des RG. soll zwar für die Bejahung der solidarischen Haftung ein Zusammenwirken fahrlässiger Handlungen, falls eine größere Anzahl Personen den Schaden angerichtet hat, genügen.[1]) Grundsätzliche Vor-

[1]) RG. Bd. 58 S. 359 ff.

bedingung ist aber das Bestehen einer Willensgemeinschaft, wovon in unserem Falle nicht die Rede sein kann.

4. Das Verschulden.

Zu den bereits erörterten Voraussetzungen muß das Verschulden, die subjektive Rechtswidrigkeit, hinzutreten. Grundsätzlich verpflichtet nach dem BGB., von einigen bestimmten Ausnahmen abgesehen,[1]) nur dann ein Handeln zum Schadensersatz, wenn es schuldhaft ist und zwar entweder sich als vorsätzliches oder fahrlässiges Verschulden darstellt.

Von Interesse ist, daß es nicht an Stimmen gefehlt hat, die die bloße Inbetriebnahme eines Luftfahrzeuges schon als schuldhaftes Handeln ansahen. Es wurde angeführt, die mit der Luftfahrt verbundenen Gefahren seien derart groß, daß der Übernehmer eines solchen Risikos sich eines fahrlässigen Verschuldens verantwortlich mache.

In dieser Hinsicht ist das Urteil eines belgischen Gerichtes aus dem Jahre 1909 bemerkenswert.[2]) Ein Freiballonfahrer geriet infolge Sinkens des Ballons in die enge Straße einer Stadt. Trotz seines Widerspruchs zogen eine Anzahl Leute an den herabhängenden Stricken, sodaß er durch das weitere Niedergehen gezwungen war, das Gasventil zu öffnen. Durch die brennende Zigarre eines an einem offenen Fenster Stehenden entzündete sich das ausströmende Gas, und die Explosion richtete beträchtlichen Personen- und Sachschaden an. Der Luftschiffer wurde zum Ersatz sämtlicher Schäden verurteilt, „parce qu'il a créé un risque". Er habe von vornherein in Rechnung stellen müssen, daß der Ballon zwischen Häuser geraten könne. Im Prinzip die gleiche Auffassung findet sich in einer amerikanischen Entscheidung.[3])

Noch im Jahre 1912 sagte Tauber[4]): „Schon das Überfliegen bewohnter Gegenden mit Flugapparaten wird man zur Zeit noch als ein schuldhaftes Handeln ansehen müssen, solange die technische

---

[1]) z. B. die §§ 833 Abs. 1, 829, 835 BGB.

[2]) mitgeteilt von Fleischmann S. 21—22.

[3]) angeführt bei Kohler S. 14: „A man who goes up in a balloon, must know, that he has to come down somewhere, and that he cannot be sure of coming down in a place, which he is entitled to use for that purpose, or where his descent will cause no damage and excite no objections."

[4]) a. a. O. S. 21.

Vervollkommnung der Flugapparate und der Flugmotoren nicht einen derartigen Grad erreicht hat, daß Abstürze und Notlandungen zu den größten Seltenheiten gehören".

Selbst heute noch findet sich in mehreren fremden Luftgesetzgebungen die Absicht, den Verkehr über Städten und Ortschaften zu beschränken oder von einer Mindestflughöhe abhängig zu machen. In dem Luftverkehrsgesetz von Uruguay heißt es[1]): „Im Verkehr über dem Staatsgebiet haben einheimische und ausländische Luftfahrzeuge die vorgeschriebenen Wege einzuhalten und dürfen Flüge über bewohnten Ortschaften nur bei zwingender Notwendigkeit ausführen und dann nur in solcher Höhe, daß sie bei Unfall an einem geeigneten Platz landen können. Über Städten beträgt die Mindestflughöhe 1000 m".

Die fortschreitende Entwicklung des Luftfahrwesens hat praktisch bewiesen, daß solche Ansichten, die bloße Ausübung der Luftfahrt sei schon Verschulden, keine Geltung mehr beanspruchen können. Auch die spätere Literatur hat sich dafür einstimmig ausgesprochen.[2]) In der Entscheidung über den Echterdinger Unfall [3]) weist das RG. die Behauptung des Klägers bezüglich fahrlässigen Verschuldens des Beklagten durch die Worte zurück: „es müsse die Auffassung ausscheiden, daß schon der bloße Betrieb eines gefährlichen Unternehmens ein Verschulden darstellen könnte".

Die Fälle vorsätzlichen Verschuldens treten in Anbetracht der Gefahr, die den Führer auch selbst bedroht, hinter denen fahrlässigen Handelns zurück. Vorsatz wird daher hauptsächlich nur bei Schadenszufügungen auf dem festen Erdboden in Frage kommen. Der Luftfahrer wirft Sachen ab; ob er sich vorstellen kann, daß ein bestimmtes Grundstück getroffen wird, ist bedeutungslos. Sein Wissen, daß irgend ein Grundbezirk in Frage kommt, genügt für den Vorsatz.[4]) Ebenso ist die gewollte Landung auf einem fremden Grundstück, gleich ob vielleicht Notstand vorliegt, vorsätzlich, sodaß ein Eventualvorsatz im Sinne von § 823 BGB. gegeben ist.[5])

Fahrlässiges Verhalten wäre anzunehmen, wenn ein Aufstieg an einem besonders stürmischen Tag vorgenommen wird, oder

---

[1]) s. Bredow-Müller S. 208.

[2]) so z. B. Kipp S. 644; Zitelmann I S. 34; Fröchtling S. 29; Kohler S. 61; Haucke S. 23; Fleischmann S. 22; Meyer S. 69; Hilsmann S. 49; Lindemann S. 34.

[3]) RG. Bd. 78 S. 171 ff.

[4]) so auch Kipp S. 643.

[5]) ebenso Tauber S. 20—21.

der Pilot weiß, daß seine Ausbildung und Erfahrung nicht ausreichend ist. Kipp [1]) und Haucke [2]) führen als Beispiel an, daß der Führer einen Ballastsack oder sonstigen Gegenstand in einen See oder Fluß werfen will, jedoch infolge objektiv falscher Berechnung ein Grundstück trifft.

Verschuldete Eigentumsstörung hat das RG. dem Flugplatzhalter zur Last gelegt,[3]) der seine Flugschüler trotz Aufforderung des Klägers nicht davon abgehalten hat, außerhalb des Flugplatzes in geringer Höhe zu fliegen und dadurch starke Motorgeräusche zu entwickeln. Weiter erkennt das RG. in einem Fall das Vorliegen von Verschulden an, wo ein niedrig fliegendes Flugzeug durch das Dröhnen des Motors unter weidendem Vieh Schaden verursacht hat.[4])

Grundsätzlich muß von den Luftfahrern verlangt werden, daß sie bei dem Betriebe ihrer Fahrzeuge eine über das gewöhnliche Maß hinausgehende Vorsicht anwenden. Die besondere Gefährlichkeit der Luftfahrt verpflichtet sie dazu. Darauf hat auch das RG. mehrfach hingewiesen.[5])

c) Entwicklung und Gestalt der Neufassung.

1. Stellungnahme zu der Regelung durch das BGB.

Die bisherigen Ausführungen dieses Abschnitts haben gezeigt, auf welcher Grundlage ein außervertraglicher Schadensersatzanspruch basieren mußte, um nach dem BGB. begründet zu sein, wie insbesondere ein Verschulden maßgebende Vorbedingung für eine zu erhebende Klage war. Die Gründe, weshalb eine Neuregelung der Haftpflicht nicht nur erwünscht sondern auch geboten war, sind kurz zusammengefaßt folgende:

---

[1]) a. a. O. S. 643.
[2]) a. a. O. S. 13.
[3]) RG. Bd. 97 S. 27.
[4]) mitgeteilt in RG. Bd. 50 S. 70.
[5]) vgl. RG. Bd. 78 S. 172 und Bd. 50 S. 70.

Bei der fast ausschließlichen Mehrzahl der Unfälle im Luftverkehr ist ein Verschulden nicht der Ausgangspunkt der Schadenszufügung, besonders weil die Begriffe „höhere Gewalt" und „unabwendbares Ereignis" meist bei jedem Absturz zutreffen. Unter höhere Gewalt fallen Ereignisse, die, nicht voraussehbar und nicht abwendbar, von außen einwirken und nicht in der Natur des Betriebes liegen. Naturgewalten, wie z. B. ein plötzlich eintretender Sturm oder ein Blitz sind solche Ereignisse. Für alle infolge derartiger Eingriffe entstandenen Unfälle braucht also der Fahrer nicht zu haften.[1]) Das Gleiche trifft bei dem unabwendbaren Ereignis zu.

Weiterhin sind die eigentlichen Betriebsgefahren bei der Luftschiffahrt außerordentlich groß. Kleine Materialfehler, Mängel der Konstruktion, die Explosions- und Brandgefahr führen zu Abstürzen oder mit Schäden verbundenen Notlandungen. Auch bei allen diesen Unfällen haben die Verletzten nur selten einen Ersatzanspruch.

Wesentlich ist ferner, worauf schon früher verwiesen wurde, daß der Nachweis der Umstände, die eine Haftung des Fahrers bedingen, fast unmöglich ist. Die Gründe dafür liegen gleichfalls in der Natur des Luftfahrtbetriebes, und es entspricht durchaus nicht der Gerechtigkeit, daß die Allgemeinheit diese Einschränkung ihrer Ersatzrechte auf sich nehmen soll. Es müßte genügen, daß der Geschädigte nur den ursächlichen Zusammenhang zwischen Schaden und Betrieb darzutun hätte.

Ein gleichfalls erheblicher Mißstand liegt in der Person des Ersatzpflichtigen. Die Luftfahrt stellt besonders hohe Anforderungen in jeder Hinsicht an den Führer des Fahrzeugs und die sonstige Mannschaft. Nur eine leichte Nachlässigkeit dieser Personen, und ein Unglück ist geschehen. Der Halter des Luftfahrzeugs wird nur selten den Entlastungsbeweis nach § 831 BGB., daß er die erforderliche Sorgfalt bei der Auswahl und Beaufsichtigung seiner Angestellten gewahrt habe, nicht führen können. Die Verletzten sind also meist auf den Führer oder die sonstigen Angestellten angewiesen, die zur Leistung einer entsprechenden Schadensersatzsumme nicht in der Lage sind.

Alle diese unliebsamen Rechtszustände auf Grund der bislang geltenden Bestimmungen bedurften dringend der Abstellung.

---

[1]) Hat dagegen der Fahrer das Luftfahrzeug durch sein schuldhaftes Verhalten in die Lage gebracht, in der es von der höheren Gewalt betroffen wurde, so haftet er.

Erstes Erfordernis war dabei, die Bedingung des Verschuldens auszuschalten.

Die Versuche und Anregungen, für die Schadensfälle der Luftschiffahrt einen vom Verschulden unabhängigen Ersatzanspruch aufzustellen, gingen zwei Wege. Einmal sollte aus den bestehenden Rechtssätzen eine Schadensersatzpflicht des Luftfahrers ohne Schuld hergeleitet werden. Die andere Richtung erachtete diese Bestrebungen für aussichtslos und forderte die Einführung des Gefährdungsprinzips durch neue Normen. Die gerichtliche Praxis, die an die geltenden Bestimmungen gebunden war, schloß sich, wie aus den leider nur vereinzelten Entscheidungen des RG. ersichtlich ist, dem Wege, den die ersteren Vorschläge wiesen, an.

Eine umfangreiche Erörterung in der Literatur ist dem Vorschlag Kipp's[1]) zuteil geworden. Als Ausgangspunkt seiner Darlegungen wählt Kipp das Recht, welches nach § 905 BGB. dem Eigentümer an dem Luftraum über seinem Grundstück zusteht. Geht die Fahrt des Luftfahrzeuges in genügender Höhe vor sich, so habe der Grundeigentümer kein Interesse an dem Unterbleiben der Überfahrt. Der diese Feststellung aussprechende Satz 2 des § 905 BGB. sei nun im Sinne einer öffentlichen Enteignung aufzufassen. Zur Begründung zieht Kipp vergleichsweise mehrere Urteile des RG. heran,[2]) deren Inhalt kurz besprochen sei.

Es handelt sich um Prozesse, die die durch Funkenflug von Lokomotiven verursachten Brandschäden betreffen. Für die geschädigten Grundstückseigentümer ist maßgeblich der § 1004 BGB., dessen Anspruch auf Beseitigung der Beeinträchtigung und bei Besorgung weiterer Beeinträchtigungen auf Unterlassung geht. Das aus diesem Paragraphen entspringende Recht ist jedoch den anliegenden Grundeignern durch die staatliche Konzession der Eisenbahn genommen, deduziert das RG., und hierin liege die Form einer durch die Staatsgewalt im öffentlichen Interesse vorgenommenen Enteignung eines mit dem Grundeigentum verbundenen Rechtes. Dem Eigentümer sei somit sein Recht, Eingriffe solcher Art in sein Eigentum abzuwehren, entzogen. Hierfür müsse ihm notwendig anderweitiger, ausreichender Ersatz gewährt werden, der nur in der Zulassung einer Klage bestehen könne, die nicht an den Nachweis eines Verschuldens gebunden sei, da ein Verschulden fast nie vorliege und auch im gegebenen Fall kaum bewiesen werden könne.

---

[1]) a. a. O. S. 644—645.
[2]) RG. Bd. 17 S. 103 ff.; Bd. 32 S. 337 ff.; Bd. 58 S. 130 ff.

Diesen vom RG. aufgestellten Rechtsgrundsatz wendet Kipp in Verbindung mit § 905 Satz 2 BGB. auf das Verhältnis von Grundeigentum und Luftfahrt an. Wie sich die Betroffenen gegen die Nähe der Eisenbahn nicht wehren könnten, so könne auch der Grundeigentümer die Unterlassung der Luftfahrt nicht verlangen. Wie aber die angezogenen Entscheidungen und das verschiedenen Gesetzesstellen[1]) zugrunde liegende Prinzip zeigten, dürfe die Rechtsgarantie des Eigentums nicht versagen um der Interessen Dritter halber. Deshalb müsse, genau wie die Eisenbahn den ohne Verschulden bewirkten Schaden zu ersetzen hat, der Luftschiffer den benachteiligten Grundeigentümer schadlos halten, auch wenn ihm keinerlei Verschulden zur Last falle.

Im Schrifttum finden sich nur wenige Kipp beipflichtende Meinungen.[2]) Im übrigen wird ein Standpunkt eingenommen, der in seiner Ablehnung als berechtigt anerkannt werden muß.[3])

Zunächst wird Kipp vorgeworfen,[4]) daß es unrichtig sei, dem Grundeigentümer die Duldung der Gefahr aus dem Grunde zuzumuten, weil sein Interesse nicht verletzt sei. Das Interesse an der Ausschließung könne weit über vollen Schadensersatz hinausgehen, denn die Durchsetzung eines Anspruchs sei immerhin so umständlich, daß der verletzte Ersatzberechtigte auf jeden Fall ungünstiger gestellt sei als der nicht Betroffene.

Weiter wird als wichtiger Grund gegen Kipp angeführt,[5]) daß die Klage ohne Nachweis eines Verschuldens vom RG. nur in diesem bestimmten Falle, wo die Konzessionierung eines Bahnunternehmens eine Enteignung im öffentlichen Interesse bedeutet, gegeben wird. Dagegen sei, wenn der Grundeigentümer nach § 905 BGB. kein Verbotsrecht habe, eine allgemeine Beschränkung, die sämtliche Grundeigner treffe, vorhanden.

Meili [6]) wie auch mehrere andere Schriftsteller [7]) bemängeln, daß die Anerkennung der Kipp'schen Auffassung dahin führen würde, daß nur die Sachgüter der Grundeigentümer geschützt würden, dagegen alle anderen Personen in dieser Beziehung ungeschützt blieben. Die Beschädigung von Leben oder Gesundheit sowohl des Grundeigners wie der übrigen Menschen, die doch viel beachtenswerter sei, werde überhaupt nicht erwähnt.

---

[1]) §§ 835, 867, 904, 962 BGB.; § 26 GewO. und § 25 pr. Eisenbahn-Gesetz.
[2]) Meurer S. 16; von Lynker S. 47; Kohler S. 13—14.
[3]) zustimmend der Verwerfung Zitelmann I S. 34.
[4]) vgl. Warschauer S. 33 und Lindemann S. 23.
[5]) so Fackeldey S. 46 und Buhrbanck S. 31.
[6]) a. a. O. III S. 387.
[7]) so Meurer S. 16; Bodenheim S. 27; Lange S. 68; Fackeldey S. 48; Buhrbanck S. 32.

Die Theorie von Kipp nur auf die Sachgüter des Grundeigentümers zu beziehen, ist m. E. unrichtig, denn die Gefährdung, die Kipp in seinen Vorerörterungen ausdrücklich erwähnt, betrifft auch den Körper und die Gesundheit des Grundeigentümers selbst.[1])

Kohler,[2]) der Kipp befürwortet, geht noch weiter wie dieser. Er meint, daß der Schadensersatzanspruch in jeglicher Hinsicht auch den fremden Personen, welche sich auf dem Grundeigentum aufhalten, zugute komme, da diese sich „in das geschützte Gebiet" begeben hätten. Dasselbe nimmt er für öffentliche Straßen und Plätze an. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, daß Kipp nur auf Grund der Beschränkung des Eigentums seine Ansicht aufbaut, wofür also lediglich der Grundeigner und nicht Dritte in Betracht kommen können.[3])

Daß die oben erwähnte Beschränkung des Eigentums überhaupt bestehe, wird von Lange bestritten.[4]) In den von Kipp erwähnten Entscheidungen seien die Rechte, die dem Grundeigentümer zustehen, durch Sondervorschriften beschränkt, aber der zweite Satz des § 905 BGB. enthalte in Beziehung auf die Luftfahrt keine Einschränkung des Eigentums, sondern sei „das Urmaß der dem Grundeigentümer zugesprochenen Rechte am Raumkörper".

Brückner [5]) und Kolb [6]) greifen die Stütze, die Kipp in den Entscheidungen des RG. findet, insofern an, als sie die hier in Betracht kommende Rechtsprechung als durchaus schwankend und rechtlich nicht festliegend bezeichnen.

Endlich wird von Fackeldey [7]) hervorgehoben, daß die Kipp'sche Deduktion in der Praxis nicht befriedigend sein könne, da sie sich nur auf die konzessionierten Betriebe beziehe. Es würden also alle jene Unternehmen von der Haftpflicht verschont bleiben, die ohne die in der Konzession liegende Staatsaufsicht im einzelnen Fall bedeutend unzuverlässiger sein könnten.

Ohne weiteres ist die Berechtigung dieser Argumente Fackeldey's nicht zu bejahen. Es scheint vielmehr aus dem Aufsatz von Kipp hervorzugehen, daß er eine Konzession für die Luftfahrtunternehmen nicht fordert, sondern nur eine rechtliche Gleichstellung befürworten will.

---

[1]) zustimmend Lindemann S. 24.
[2]) a. a. O. S. 13—14.
[3]) ebenso Lindemann S. 25.
[4]) a. a. O. S. 66, ebenso Fröchtling S. 29 und Kolb S. 31.
[5]) a. a. O. S. 704.
[6]) a. a. O. S. 32.
[7]) a. a. O. S. 47.

Wie sich gezeigt hat, sind mancherlei mehr oder minder durchschlagende Gründe gegen Kipp vorgebracht worden, die seiner Anregung in ihrer Gesamtheit den Boden entziehen. Am ehesten zuzustimmen dürfte den von Lange gegen Kipp vorgebrachten Entgegnungen sein. Die Rechte des Grundeigentümers, „soweit sie eben vorhanden sind“ [1]), werden nicht beschränkt, denn es findet sich keine besondere Vorschrift, die den Umfang des § 905 BGB. irgendwie einengt. Damit entfällt die Grundlage der Kipp'schen Ausführungen, denn dem Grundeigentümer soll ja der von einem Verschulden unabhängige Schadensersatzanspruch als Äquivalent für das angeblich ihm gekürzte Verbietungsrecht zustehen.

Eine rechtlich sichere Grundlage habe die Kipp'sche Theorie nicht; sie sei in Wahrheit nur aus Billigkeitsgründen entstanden, meint Linkelmann.[2]) Worauf man aber sein Augemerk richten müsse, sei die actio negatoria in ihrer restitutorischen Funktion (§ 1004 S. 1 BGB.). Dazu führt er folgendes aus: Einmal diene diese Klage zur Abwehr störender Einwirkungen, weiterhin gehe sie auf Wiederherstellung des früheren Zustandes. Diese beiden einander ergänzenden Ansprüche seien die geeignete Hilfe für den durch einen Absturz geschädigten Grundeigentümer, da „mit der actio negatoria die Beseitigung eines jeden das Eigentum eines anderen verletzenden Zustandes gefordert werden kann“, d. h. also unabhängig davon, ob die Verletzung schuldhaft herbeigeführt worden ist oder nicht. Dieser Wiederherstellungsanspruch stehe, wenn er sich auch nicht unmittelbar in Geld umsetze, in seiner restitutorischen Funktion wie ein Schadensersatzanspruch da. Finde eine widerrechtliche Einwirkung durch ein abstürzendes Luftfahrzeug statt, so müsse diese Beeinträchtigung wieder beseitigt werden. Diese Beseitigung sei die Wiederherstellung des vor dem Absturz bestehenden Zustandes.

Diese Begründung Linkelmanns ist nicht stichhaltig, abgesehen davon, daß dieser Vorschlag sich nur auf die Sachschäden des jeweiligen Grundeigentümers beziehen kann.

Den Anspruch des § 1004 BGB. im Sinne einer Schadensersatzberechtigung aufzufassen, heißt den Sinn dieser Gesetzesbestimmung willkürlich verdrehen. Auch das RG. hat eine solche Auslegung grundsätzlich abgelehnt.[3]) In § 1004 BGB. sei die Schadensersatzfrage nicht berührt. Daraus sei zu entnehmen, daß für den Schadensersatz nur die allgemeinen Bestimmungen über

---

[1]) so Lange S. 67.
[2]) a. a. O. S. 8.
[3]) RG. Bd. 58 S. 131.

unerlaubte Handlungen in Frage kommen. Kolb [1]) weist noch darauf hin, daß im § 823 Abs. 1 BGB. Schadensersatz wegen Eigentumsverletzung ausdrücklich nur durch ein Verschulden bedingt sein kann. Im übrigen stimmt die Literatur mit der Feststellung des RG. überein.[2])

Die actio negatoria würde in solcher Auslegung die allgemeine Haftung dem Eigentümer gegenüber aus jeder unverschuldeten Schadenszufügung bedeuten, ein Erfolg, der in Bezug auf das herrschende Verschuldensprinzip unmöglich ist.[3])

Endlich wird allgemein im Schrifttum gegen Linkelmann angeführt,[4]) daß er dem Ausdruck „beeinträchtigt" im § 1004 BGB. einen falschen Sinn unterschoben habe. Die Beeinträchtigung in diesem Zusammenhang kann nicht in einem einmaligen, wie z. B. durch einen Absturz bewirkten Schaden bestehen. Sie ist vom Gesetzgeber gedacht als eine dauernde, regelmäßig oder doch mehrmals sich wiederholende Schädigung, mit anderen Worten, die Beeinträchtigung selbst muß fortdauern und nicht bloß die Wirkungen der einmaligen schadenerregenden Handlung.

Im weitesten Gegensatz zu Kipp und Linkelmann stehen diejenigen Schriftstellen, die nicht nur diese Vorschläge verwerfen, sondern vielmehr überhaupt deren Vorbringen für unnötig halten, also die bislang geltenden Rechtssätze für ausreichend ansehen.[5]) So schreibt Zitelmann gegen diese Ansichten: „Seltsamerweise tritt nun aber vielfach das Bestreben hervor, die Luftschiffer auch darüber — Haftpflicht nach dem BGB. — hinaus noch, obwohl ihnen doch zurzeit die allgemeine Gunst in so außerordentlichem Maße gehört, in Schadensersatzverpflichtungen zu verstricken. Verschiedentlich ist versucht worden, schon vom Boden des heutigen Rechts aus ihre Schadensersatzpflicht auch bei schuldlos verursachten Schäden zu begründen, zwar nicht unbeschränkt, aber doch für die Fälle, wo dem unterliegenden Grundeigentümer durch die Luftschiffahrt ein Schaden, insbesonders ein Schaden an seinem Eigentum, erwachsen ist".[6]) An einer anderen Stelle findet sich die Bemerkung: „Das Gesetz bedarf also keiner Abänderung, Sonderbestimmungen

---

[1]) a. a. O. S. 32.

[2]) so z. B. Bodenheim S. 26; Fackeldey S. 50; Lange S. 72; Lindemann Seite 32; Buhrbanck S. 33.

[3]) ebenso Fackeldey S. 49, vgl. auch Zitelmann I S. 36; Meyer S. 90; Fröchtling S. 30; Buhrbanck S. 33.

[4]) Zitelmann I S. 36; Meyer S. 90; Fackeldey S. 50; Lange S. 71; Buhrbanck S. 33.

[5]) z. B. Neuberger S. 183, der entschieden gegen eine Neuregelung opponiert, und Niemeyer S. 43.

[6]) a. a. O. I S. 33.

für die Luftschiffahrt sind der Hauptsache nach entbehrlich".[1]) Beistimmend äußert sich Fröchtling,[2]) daß doch auch für manch andere gefährliche Betriebe, wie Dynamitfabriken und Elektrizitätswerke, keine spezielle Regelung erfolgt sei.

In überwiegendem Maße wird jedoch in der Literatur die Notwendigkeit nicht verkannt, neue Rechtssätze zu suchen und aufzustellen, da das BGB. keine befriedigende Lösung bietet.

2. Die Vorschläge für eine Änderung der Haftpflicht.

Mehrfach wird für die neuen Bestimmungen auf Anlehnung an die Gesetzgebung für Kraftwagen, Eisenbahn oder Seeschiffe wie auch die allgemeine Haftung hingewiesen.

Ohne eine weitere Übernahme von Normen fordern zu wollen, will Krause [3]) die Flugzeuge beim Abflug und bei der Landung ganz dem Kraftfahrzeuggesetz unterstellen, da er die Begriffserfordernisse des § 1 KFG. in diesen Momenten erfüllt sieht. Den gleichen Gedanken hebt Weitz hervor [4]) unter Berufung auf ein zustimmendes Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart.[5]) Diesen Ansichten ist jegliche Begründetheit abzusprechen. Wie auch Meyer [6]) anführt, gilt das KFG. für Fahrzeuge, „die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen in Betrieb gesetzt werden", was für Flugzeuge nicht zutreffen kann. Aus solchen rein praktischen Gründen ergibt sich, daß in derartigen Meinungen eine völlige Begriffsverkennung liegt.[7])

Eher zu billigen ist die Anregung Meyers,[8]) die geeignet erscheinenden Paragraphen des KFG. zu übernehmen. Er geht allerdings insofern zu weit, als er von Verweisungen auf ganze Abschnitte dieses Gesetzes (z. B. §§ 9—21 KFG.) spricht.

Zitelmann lehnt eine solche Übernahme ab. Es müsse der Unterschied beachtet werden, führt er aus, daß Kraftfahrzeuge wie auch die Eisenbahnen räumlich in den allgemeinen Verkehr hineingefügt seien, während das Element der Luftfahrt ein völlig

---

[1]) a. a. O. I S. 30.
[2]) a. a. O. S. 28.
[3]) a. a. O. S. 109.
[4]) a. a. O. S. 109.
[5]) vom 4. 11. 1910 Aktenzeichen I U 484/10.
[6]) a. a. O. S. 90.
[7]) ebenso ablehnend: Fackeldey S. 56 Anm., Hilsmann S. 70.
[8]) a. a. O. S. 112; ähnlich Meurer S. 16.

freies sei. Dagegen sei Annäherung an das Seerecht erwünscht und geboten.[1]) Dem letzteren Gedanken zustimmend äußert sich Schreiber in seiner Kritik des LVG. dahin,[2]) daß die Parallelen zwischen Luft- und Seerecht weiter reichten als es oberflächlich erscheine. Deshalb sei es angebracht, diese Beziehungen näher zu prüfen und die beiderseitigen Berührungspunkte zu verwerten.

Aber auch diese letztgenannten Darlegungen, mögen sie teilweise richtige Gedanken enthalten, konnten nicht der gebieterischen Forderung des neuen Verkehrsmittels nach einem gänzlich neuartigen Aufbau seiner Haftpflichtsgrundsätze Einhalt gebieten. Dieses Gebiet der luftfahrtlichen Haftung ist viel zu eigenartig, als daß es, um eine rechtlich einwandfreie Gestaltung zu erfahren, nicht besonders zugeschnittener Normen, mögen diese auch im einzelnen sich an frühere Bestimmungen anlehnen, bedurft hätte. Je weiter die Zeit voranschritt und mit ihr die stärkere Ingebrauchnahme der Luftfahrzeuge, desto einstimmiger wurde in der Literatur die Forderung, der sich auch der 31. Deutsche Juristentag in Wien anschloß, nach Neuregelung in einem Gesetz erhoben.[3])

Es galt, sich zwischen zwei Haftpflichtsarten zu entscheiden. In Betracht kam einmal die Betriebs- oder Gefährdungshaftung, die auch mehrfach vorgeschlagen wurde,[4]) dann die Erfolg- gleich Zufallshaftung, die besonders von Zitelmann abgelehnt,[5]) dagegen von Schroeder in seinem Luftfluggrundgesetz,[6]) allerdings in gewisser Beschränkung, befürwortet wurde.

Diese beiden Haftungsarten waren schon bei der Fassung des Kraftfahrzeug- und Eisenbahngesetzes Gegenstand lebhafter Diskussion gewesen. Die Zufallshaftung ist nicht eingeführt worden, sondern in den beiden erwähnten Gesetzen wurde die Betriebshaftung eingesetzt. Man mußte sich nun also darüber klar werden, ob es angängig war, die Luftfahrt in haftpflichtlicher Hinsicht mit dem Kraftfahrzeug und der Eisenbahn in eine Parallele zu stellen, oder ob die Zufallshaftung nun auch ihren Platz in der Gesetzgebung finden sollte.

---

[1]) a. a. O. I S. 39—40.
[2]) a. a. O. S. 692.
[3]) so Brückner S. 703; Meyer S. 111; Fröchtling S. 31; Fackeldey S. 53; Warschauer S. 33; Bodenheim S. 26 I; Sturm S. 533; Meili III S. 386—388; Lange S. 66; Kolb S. 32.
[4]) z. B. von Burbanck S. 43; Hilsmann S. 88; Fackeldey S. 56.
[5]) a. a. O. I S. 39.
[6]) a. a. O. II S. 28.

3. Der Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes von 1914.

Der Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes von 1914 hatte sich in den §§ 15—27 zur Anwendung der Betriebshaftung in modifizierter Gestalt entschlossen. In der Begründung heißt es[1]): „Es ist klar, daß die Regelung der Haftpflicht sich in den Bahnen der Betriebs- oder Gefährdungshaftung zu bewegen hat". Dementsprechend lautete § 15 dieses Entwurfs:

„Wird bei dem Betrieb eines Luftfahrzeuges, das zur Aufnahme von Menschen bestimmt ist, jemand getötet oder sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den Schaden zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall weder durch Verschulden des Fahrzeughalters oder einer bei dem Betrieb beschäftigten Person noch durch einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder durch Versagen seiner Vorrichtungen verursacht worden ist.

Setzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters in Betrieb, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet".

Verpflichtet zum Schadensersatz ist also in erster Linie der Halter. Dabei ist es ohne Belang, ob der als Halter in Anspruch genommene Eigentümer des Fahrzeugs ist, oder ob er es als Pächter, Nießbraucher, Mieter oder Entleiher verwendet.[2]) An die Stelle des Halters tritt im gegebenen Falle der unbefugt das Fahrzeug benutzende. Daneben haftet auch nach § 25 Abs. 1 Entw. der Führer der Fahrzeugs. Diesem ist ein Entlastungsbeweis, daß ihn kein Verschulden treffe, gestattet, wodurch die Haftung des Halters verschärft wird.

Die Betriebs- oder Gefährdungshaftung wurde also nicht in ihrer reinen Gestalt, vielmehr nur bedingt aufgenommen, denn die Haftung tritt nur dann ein, wenn die Vermutung, es liege Verschulden vor, und eine Betriebsgefahr habe den Schaden verursacht, nicht widerlegt wird. Glücklicherweise sind die Begriffe „höhere Gewalt" und „unabwendbarer Zufall" vermieden worden. Der Verletzte braucht nur den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Betriebsunfall und dem Schaden nachzuweisen, und anderseits ist der Halter, falls weder Verschulden noch Betriebsunfall

---

[1]) a. a. O. I S. 15.
[1]) vgl. RG. Bd. 78 S. 179.

vorliegen, befreit. Zu begrüßen war, daß dem Halter der Exkulpationsbeweis des § 831 BGB. verschlossen wurde und damit eine unbillige Härte verschwand. Wer ein gefahrvolles Unternehmen ins Werk setzt, muß auch dafür einstehen, daß nicht nur in technischer Hinsicht alles aufgeboten wird, größtmöglichste Sicherheit zu gewährleisten, sondern auch die Angestellten sorgfältigst ausgesucht sind und sich im Betrieb als zuverlässig bewähren.

Zusammenfassend brachte der Entwurf von 1914 eine erfreuliche Verbesserung des luftfahrtlichen Rechtszustandes. Gleichwohl gab er in mehrfacher Hinsicht zu Bedenken Anlaß. Die Ursache ergibt sich aus der Begründung des Entwurfs, denn die dort aufgeführten Erwägungen, die den Gesetzgeber geleitet haben, sind nicht einwandfrei. Diese Erkenntnis trifft insbesondere auf die Einführung der Gefährdungshaftung zu und zwar in dem Sinne, daß diese Art der Haftpflicht für den Betrieb der Luftfahrt noch nicht streng genug ist. Es dürfen in dieser Beziehung die Gesetze über das Kraftfahr- und Eisenbahnwesen nicht zum Vergleich herangezogen werden. Das Automobil und die Eisenbahn sind an feste Wege gebunden, und deshalb ist es möglich, den Gefahren durch geeignete polizeiliche Maßnahmen vorzubeugen. Diese Möglichkeit entfällt gegenüber den in ihrem Gebiet freien und ungebundenen Luftfahrzeugen, und deshalb muß eine besonders verschärfte Haftung als Ersatz aufgestellt werden.

Auch in der Begründung dieses ersten Gesetzentwurfs wird nicht verkannt, daß eine schärfere Haftpflicht sehr naheliege. Deren Nichteinführung wird nun mit folgenden Argumenten verteidigt. Zunächst wird auf die geringe Leistungsfähigkeit der in Betracht kommenden Unternehmungen hingewiesen[1]) und sodann betont, daß die Gewerblichkeit fehle. Es muß zwar berücksichtigt werden, daß diese Betrachtungen im Jahre 1914 eine gewisse Richtigkeit hatten. Heute dagegen sind die großen Luftreedereien alle gewerbliche Betriebe und verfügen auch über genügende Kapitalkraft; aber auch damals mußte man sich sagen, daß der Schutz des Publikums nicht wegen Interessen einzelner vernachlässigt werden darf. Wo es sich um solche Gefährdungen handelt, die, wenn sie sich verwirklichen, stets bedeutende Schädigungen nach sich ziehen, müssen die Belange der Allgemeinheit der Ausgangspunkt für die ausgleichende Rechtserfassung sein.

Es gab zwar auch Stimmen, die schon diese bedingte Gefährdungshaftung als zu schroff empfanden, aber ihre Gründe sind

[1]) Entwurf I S. 15—16.

weder neu noch überzeugend. So findet sich bei Fackeldey[1]) die immer wiederkehrende Ansicht vertreten, daß die Gefährlichkeit der Luftfahrt nicht so groß sei, um eine solche Haftpflicht zu rechtfertigen. Es wird dabei nämlich regelmäßig übersehen, daß nicht nur die Häufigkeit, sondern auch die Schwere einer Unfallart als mitentscheidend eingesetzt werden muß.

Ein noch ausgesprochenerer Verfechter dieses Gedankens ist Neuberger,[2]) der seine Kritik ebenfalls mit der Seltenheit der Unfälle und dann auch mit dem Kapitalmangel der jungen Unternehmen begründen will. Auch sei die Flugindustrie in technischer Hinsicht noch garnicht reif, um schon überhaupt eine besonders festgesetzte Haftpflicht auf sich nehmen zu können. Reichel entgegnet richtig,[3]) daß die Flugunternehmen doch umso leichter die Ersatzlasten tragen könnten, wenn die Betriebsunfälle als so selten angenommen werden. Auch die Automobilindustrie sei durch das KFG. finanziell nicht zu Grunde gerichtet worden, was aber damals von vielen vorausgesagt wurde. Überzeugend wirkt Reichel's Darlegung, wenn er auf die Gefahr einseitiger Stellungnahme zu sprechen kommt: „Umso vernehmlicher und ausdrücklicher muß ich es aussprechen, daß die Gerechtigkeit über den Einzelinteressen steht, daß ein Gemeinwesen, in dem interessenpolitische Erwägungen die Anforderungen der Gerechtigkeit übertönen, sich in einem Stadium des Niederganges befindet".

4. Das Luftverkehrsgesetz vom 1. 8. 1922.

Unser heutiges Luftverkehrsgesetz ist in einer Zeit entstanden, deren Anschauungen durch die Entwicklung und Erweiterung des Luftfahrwesens während und nach dem Kriege gereift waren. Die einzelnen Gesichtspunkte, die die Fassung eines Gesetzes leiten, waren durch die Zeiterfahrungen schärfer entwickelt worden. So kam man in nahezu einmütiger Erkenntnis der Notwendigkeit dazu, über den Entwurf von 1914 hinauszugehen und die Zufallshaftung einzuführen. § 19 LVG. lautet:

---

[1]) a. a. O. S. 43—45.
[2]) a. a. O. S. 184—185.
[3]) ebenda wie [2]) S. 185.

„Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen.

Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist".

Der Halter hat also sämtliche Unfälle zu vertreten, die sich während des Betriebes ereignen, begrenzt ist seine Haftung nur durch eignes Verschulden des Verletzten (§ 20 LVG.), wie es auch der Entwurf 1914 schon vorgesehen hatte, und Maximalbeträge.

Mit KFG. und dem Entwurf 1914 übereinstimmend findet sich folgende Verweisung in § 28 LVG: „Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, wonach für den beim Betrieb eines Luftfahrzeugs entstehenden Schaden der Halter oder Benutzer (§ 19 Abs. 2) in weiterem Umfang oder der Führer oder ein anderer haftet".

Der Umfang der Ersatzpflicht entspricht den §§ 10 ff. des KFG. Weitergehende Ersatzleistungen, wie sie z. B. § 845 BGB. für den Ausfall gesetzlicher Dienstleistungen aufstellt, sind nicht berücksichtigt worden.

Damit ist der Luftfahrt eine Haftpflicht beschert worden, die weit über alles, was auf diesem Gebiet bisher festgelegt worden ist, hinausgeht. Der Halter des Kraftfahrzeuges und die Eisenbahn können sich in gewissen Fällen der Haftung entziehen, denn ihnen ist eine Exkulpation gestattet, wenn höhere Gewalt bezw. ein unabwendbares Ereignis den Unfall herbeigeführt haben. Der Halter eines Luftfahrzeuges jedoch muß auch für durch solche Ursachen entstandene Unfälle haften aus der Natur seines Betriebes heraus, vor welcher die Allgemeinheit nicht anders geschützt werden kann wie durch einen an keinerlei Einschränkungen gebundenen Schadensersatzanspruch.

Über die Festsetzung der Maximalbeträge ist schon an Hand des Kraftfahrzeuggesetzes viel gestritten worden. Hätte man aber diese Höchstziffern im LVG. wegfallen lassen, so wäre damit die Schadensersatzpflicht des Halters übertrieben worden. Wenn Schreiber sagt,[1]) das Gesetz sei voll „kleinlicher Ängste und wenig verständnisvoller Bevormundung", so ist diese Auffassung nicht

[1]) a. a. O. S. 692.

berechtigt; für die weitgehende Belastung des Halters ist durch diese Höchstziffern eine vernünftige Schranke gesetzt worden.

Im § 29 LVG. ist dem Fahrzeughalter die Pflicht auferlegt worden, bezüglich der gesetzlichen Haftpflicht eine Versicherung abzuschließen oder Sicherheit zu leisten. Diese Bestimmung, die wohl zur Beruhigung des Publikums beitragen sollte, ist unberechtigt, denn den Versicherungsgesellschaften ist damit die Handhabe gegeben, den Luftreedereien als den heute fast ausschließlichen Trägern des Luftverkehrs beliebig hohe Prämien abzuverlangen. Daran werden auch die Maximalbeträge nicht viel ändern können. Ein Zwang in dieser Beziehung ist auch unnötig, denn die Verkehrsgesellschaften werden in eignem Interesse Versicherung nehmen. Die großen Konzerne, die den Luftverkehr beherrschen werden, werden so ausreichend fundiert sein, daß für sie selbst ohne Versicherung die einzelnen Schadensfälle tragbar bleiben.

Schlusswort.

Das LVG. bedeutet den Abschluß einer Rechtsentwicklung, deren Bildung durch die Eigenart der zu behandelnden Materie erschwert war. Wieviel Erörterungen, wieviel Vorschläge mußten voraufgehen, um die einzelnen Gesichtspunkte greifbar werden zu lassen, sie zu sammeln und in einem vereinenden Gesetz ihrer praktischen Erprobung zu übergeben. Die Feuerprobe der Praxis ist für das LVG. noch nicht vorüber; dazu ist die seit Erlaß des Gesetzes verflossene Zeit zu kurz und der Luftverkehr selbst durch die Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages noch zu stark gehemmt. Diese Schranken werden fallen,[1]) und in und durch die weitere Entwicklung des Luftfahrtwesens wird sich ergeben, ob, das Gesetz auch solchen Erfordernissen, wie sie eine fortstrebende Technik aufstellen wird, gewachsen ist.

[1]) Die inzwischen zu Stande gekommenen Pariser Luftfahrtverhandlungen sind ein bedeutungsvoller Fortschritt auf dem Wege der Befreiung von den lästigen Fesseln.